Reichsbahn und Reich

Die Entwicklungsgeschichte der deutschen Bahnen unter besonderer Berücksichtigung der Hoheitsrechte des Reichs

DISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Rechte
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Hansischen Universität Hamburg

vorgelegt von

RALF KEHL
aus Hofgeismar bei Kassel

Hamburg 1938

Gutachter: Prof. Dr. Laun

Mitgutachter: Dozent Dr. Ipsen

Tag der mündlichen Prüfung: 23. Juni 1938

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Druck: A. Preilipper, Hamburg 11, Admiralitätstraße 16. Fernruf: 36 50 89

INHALTSÜBERSICHT.

Seite

Einleitung: Abgrenzung der Aufgabe .. 5

Hauptteil: Reichsbahn und Reich .. 7

I. Die deutschen Bahnen und ihr Verhältnis zum Staat von ihrer Gründung bis zum Ende des Weltkrieges (1835—1918) .. 7

1. 1835—1866, erstmaliges Auftauchen des Reichsbahngedankens .. 7
2. Die Verfassungen von 1866 und 1871 in ihrer Auswirkung auf das Eisenbahnwesen .. 8
3. Bismarcks Eisenbahnpolitik .. 9
   a) Seine Versuche zur Schaffung von Reichseisenbahnen .. 9
   b) Seine preußische Eisenbahnpolitik .. 10
4. Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft und andere lose Zusammenschlüsse .. 10
5. Die deutschen Bahnen im Kriege .. 11
   a) Die einheitliche Kriegsbetriebsleitung als Folge der hohen Anforderungen .. 11
   b) Das Heidelberger Programm .. 12

II. Die Bahnen in der Zeit der Weimarer Republik (1918—1933) .. 12

1. Die Verreichlichung der Staatsbahnen .. 12
   a) Die wirtschaftliche Lage der Staatsbahnen nach dem Kriege .. 12
   b) Die Vorschriften der Weimarer Verfassung .. 13
   c) Der Staatsvertrag .. 13
      aa) Die finanzielle Auseinandersetzung .. 14
      bb) Die verwaltungsmäßige und personelle Regelung .. 14
      cc) Der Staatsvertrag — eine Kompromißlösung .. 15
2. Die Verwaltung der deutschen Reichseisenbahnen nach der RV. und nach dem Staatsvertrag .. 16
   a) Der anfängliche Zustand .. 16
   b) Die Schaffung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn im Jahre 1924 .. 16
3. Die Einwirkung der außenpolitischen Verhältnisse auf die Weiterentwicklung der Deutschen Reichsbahn .. 18
   a) Der Friedensvertrag .. 18
   b) Der Dawes-Plan .. 18
4. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft .. 20
   a) Der Aufbau der DRBG. nach dem Gesetz vom 30. August 1924 .. 20
      aa) Die finanzielle Struktur .. 20
      bb) Verwaltung und Leitung .. 21
   b) Das Verhältnis zum Reich und den Gläubigerstaaten .. 22
      aa) Der ausländische Einfluß auf die DRBG. .. 22
      bb) Die Zusammenarbeit zwischen dem Reich und der DRBG. .. 23
   c) Die Rechtsnatur der DRBG .. 26
      aa) keine privatrechtliche Gesellschaft, sondern .. 26
      bb) öffentlich-rechtliche Anstalt .. 26
   d) Das Änderungsgesetz vom 12. März 1930 .. 28
      aa) Befreiung vom ausländischen Einfluß .. 28
      bb) Stärkung der Stellung des Reiches .. 29
   e) Die Reichseisenbahnhoheit .. 29
      aa) nach der Weimarer Verfassung bis 1924 .. 29
      bb) nach der Schaffung der DRBG. .. 30

III. Die Reichsbahn im Dritten Reich 32
1. Das Neuaufbaugesetz und das Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung und ihr Einfluß auf die Eisenbahnverhältnisse 33
a) Die Aufhebung sämtlicher Ländervorbehalte, Fortfall des Staatsvertrages .. 33
b) Verwaltungsvereinfachung 34
2. Führerprinzip und Reichsbahn 35
a) Die Reichsverkehrshoheit 35
b) Die Durchführung des Führerprinzips in der DRBG. 37
c) Das Reich als Inhaber der tatsächlichen Eisenbahnhoheit 39
3. Das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn 39
a) Die gesetzliche Fundierung der tatsächlichen Verhältnisse und die Übernahme der Reichsbahn als Reichsbehörde 39
b) Die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn und ihre Stellung in der Reichsverwaltung 41
4. Die Eingliederung der österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn 42

Schluß: Bismarcks Ziel heute erreicht 44

Einleitung: Abgrenzung der Aufgabe.

Aufgabe der vorliegenden Arbeit soll es sein, die rechtsgeschichtliche Entwicklung der deutschen Bahnen von ihrem Beginn vor rund 100 Jahren bis in die Gegenwart aufzuzeigen. In der Entwicklung der Bahnen spiegelt sich getreu die allgemeine Entwicklung Deutschlands wider. Der Partikularismus hat sich auch hier oft und lange hemmend und störend auf die Entwicklung ausgewirkt und zu Kompromißlösungen geführt, die lange Zeit eine gesunde und planvolle Bahnpolitik unmöglich machten. Auch auf diesem Gebiet hat der neue Staat Abhilfe geschaffen, hat partikularistische und internationale Bindungen gelöst und die Bahnen endgültig fest in seine Hand genommen, um sie planmäßig zum Wohle des Volksganzen einzusetzen. Damit ist die Geschichte der deutschen Bahnen zu einem gewissen Abschluß gekommen und es scheint an der Zeit, sich diesen Abschnitt in seinem geschichtlichen Verlauf mit seinen rechtlichen Konsequenzen vor Augen zu führen.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548104_0091

Hauptteil: Reichsbahn und Reich.

I. Die deutschen Bahnen und ihr Verhältnis zum Staat von ihrer Gründung bis zum Ende des Weltkrieges (1835—1918).

1. 1835—1866: Erstmaliges Auftauchen des Reichsbahngedankens.

Der Beginn des deutschen Eisenbahnwesens steht im Zeichen der Privatbahnen. So war auch die erste deutsche Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth, erbaut im Jahre 1835, ein reines Privatunternehmen. Da jedoch schon bald die Erkenntnis von der Bedeutung der Bahnen wuchs und man sah, welche Möglichkeiten sich für die Volkswirtschaft und für die Landesverteidigung eröffneten, schaltete sich der Staat ein, sei es nun, daß man sich gleich dem Staatsbahnsystem zuwandte[1], oder daß man grundsätzlich bei dem Privatbahnsystem blieb, aber ein mehr oder weniger weitgehendes Aufsichts- und Konzessionsrecht des Staates schuf. So erließ Preußen — von einer bayrischen Verordnung abgesehen — bereits im Jahre 1838 als erster Staat ein Eisenbahngesetz, das auf dem Grundsatz des Privatbahnsystems stand. Die vielen einzelnen Privatbahnunternehmungen mit ihren verschiedenen Tarifen und die deutsche Kleinstaaterei, die sich auf das Eisenbahnwesen besonders durch die zahlreichen Zollschranken unangenehm auswirkte, ließen schon früh den Wunsch nach einer Verreichlichung oder nach einer Stellung der Bahnen unter eine zu schaffende einheitliche Reichsaufsicht wach werden. So sah daher auch die im Jahre 1849 von der Nationalversammlung geschaffene Reichsverfassung vom 29. März in Art. IV, §§ 29/30, eine solche vor. Hierin war eine Oberaufsicht und eine Gesetzgebungsbefugnis des Reiches vorgesehen, „soweit es der Schutz des Reiches oder das Interesse des allgemeinen Verkehrs erheische". Das Reich sollte danach das Konzessionsrecht erhalten und sogar auch das Recht haben, gegen den Willen der Einzelstaaten selbst Bahnen anzulegen, wenn es militärisch oder volkswirtschaftlich wünschenswert sein sollte.

Ein weiterer Entwurf wurde ungefähr um dieselbe Zeit von den Königreichen Preußen, Sachsen und Hannover gemacht[2]. Dieser billigte jedoch dem Reich kein Konzessionsrecht zu, sondern es sah lediglich eine ausgleichende Instanz bei Streitigkeiten und einen Schutz gegen Partikularinteressen der Einzelregierungen vor. Aber keiner dieser beiden Pläne wurde verwirklicht und so blieb der 1846 gegründete „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen", dem lange nicht alle Verwaltungen beigetreten waren, vorläufig der einzige nur sehr lose Zweckzusammenschluß von Eisenbahnverwaltungen.

---

[1] Wie z. B. in Baden, Braunschweig und Oldenburg.

[2] Vgl. Materialien zur Beurteilung der deutschen Eisenbahnfrage, Berlin 1876.

2. Die Verfassungen von 1866 und 1871 in ihrer Auswirkung auf das Eisenbahnwesen.

Wenn auch in Deutschland im Laufe der Zeit die Tendenz mehr zum Staatsbahnsystem neigte, so trat doch hinsichtlich des Verhältnisses Staatseisenbahnhoheit—Reichseisenbahnhoheit — soweit man diesen Ausdruck für die damalige Zeit überhaupt benutzen darf — keine Änderung ein.

Erst die Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1866 sah in den Artikeln 7 und 8 ein Aufsichts- und Gesetzgebungsrecht des Bundes in Eisenbahnfragen[3] vor:

„Die Bundesregierungen verpflichten sich, die im Bundesgebiet gelegenen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen."

Danach mußte sich jede Eisenbahn den Anschluß neuer Bahnen gefallen lassen. Auch gab die Verfassung dem Norddeutschen Bunde das Recht, gegen den Willen der Regierungen der einzelnen Bundesstaaten Bahnen im Interesse der Landesverteidigung oder des allgemeinen Verkehrs zu bauen. Damit wurde ein Plan der Verfassung von 1849 verwirklicht. Praktisch sind die Bestimmungen der Verfassung nicht zur Durchführung gekommen, was zum großen Teil mit an der begrenzten Geltungsdauer der Verfassung gelegen hat.

Gegenüber der Verfassung des Norddeutschen Bundes brachte die Reichsverfassung von 1871 keine wesentlichen Änderungen. Naturgemäß erstreckte sich nunmehr diese Regelung allerdings auch auf die süddeutschen Staaten. Für Bayern bestand hier insofern eine Ausnahme, als es nur hinsichtlich der im Interesse der Landesverteidigung nötig werdenden Maßnahmen den Reichsvorschriften unterworfen war. Die näheren Vorschriften bezüglich der Rechte des Reiches über die Eisenbahnen finden sich im Abschnitt VII der Verfassung. Auffallend ist hierbei die Zurückhaltung, die das Reich gegenüber den Eisenbahnverwaltungen der Bundesstaaten geübt hat[4]. Erkennbar wird dies schon an der vorsichtigen Formulierung der einzelnen Vorschriften. So heißt es z. B. in Art. 41: „... können kraft Reichsgesetzes ...", in Art. 42: „... die Bundesregierungen verpflichten sich ..." und in Art. 43: „... es sollen in tunlichster Beschleunigung ...".

Durch Gesetz vom 27. Juni 1873 wurde das Reichseisenbahnamt geschaffen, dem die Durchführung des Abschnitts VII der Verfassung von 1871 übertragen wurde. Die Zuständigkeit des Reichseisenbahnamtes erstreckte sich im wesentlichen auf drei Punkte:

1. Das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen,
2. die Sorge über die Ausführung der bahnrechtlichen Bestimmungen der Reichsverfassung und
3. die Pflicht, darauf hinzuwirken, daß die im Bahnwesen auftretenden Mängel und Mißstände abgestellt werden.

Die Hoffnungen, die man von Reichsseiten in das Reichseisenbahnamt gesetzt hatte, erfüllten sich jedoch nicht. Der Grund lag vor allem darin, daß

---

[3] Vgl. Bundesverfassung des Norddeutschen Bundes.
[4] Vgl. Triepel, Die Reichsaufsicht, Berlin 1927, S. 187 ff.

das Reichseisenbahnamt zwar formelle Rechte — z. B. das Tarifkontrollrecht —, aber keine Exekutivgewalt besaß, wie es Bismarck gewünscht, aber nicht hatte durchsetzen können[5].

Abgesehen von den Bahnen der Reichslande Elsaß-Lothringen, die auf das Reich übergegangen waren, besaß das Reich trotz der Artikel 41—47 RV. keinen nennenswerten Einfluß auf die deutschen Bahnen. Schon gar nicht kann man von Hoheitsrechten des Reiches über die Bahnen sprechen. Ein Versuch, dem Reichseisenbahnamt größere Befugnisse einzuräumen, wie es im Interesse des Reiches gelegen hätte, scheiterte an dem Widerstand der Einzelregierungen, obwohl eine verstärkte Reichsaufsicht vom deutschen Handelstag und den Wirtschaftsverbänden als dringend notwendig gefordert worden war.

3. Bismarcks Eisenbahnpolitik.

a) Seine Versuche zur Schaffung von Reichseisenbahnen durch Übernahme der preußischen Bahnen.

Bismarck, der die Bedeutung des Eisenbahnwesens im Staatsleben erkannt hatte, gab seine Pläne, die auf die Stärkung des Reichs in Eisenbahnfragen und letzten Endes sogar auf die Schaffung von Reichseisenbahnen abzielten, auch dann noch nicht verloren, als sich das Reichseisenbahnamt schon als unzulänglich erwiesen hatte. Er trat vielmehr im Winter 1875/76 mit einem neuen Plan hervor, der nichts anderes bezweckte, als die gesamten preußischen Bahnen — gleichgültig, ob Staats- oder Privatbahnen — an das Reich zu verkaufen und darüber hinaus auch dem Reich sämtliche dem preußischen Staat zustehenden Eisenbahnhoheitsrechte zu übertragen. Bei Gelingen dieses Planes hätte das Reich die Eisenbahnhoheit über den größten Teil des Reiches bekommen und wäre zugleich der größte deutsche „Eisenbahnunternehmer" geworden, was ihm einen weitgehenden Einfluß auf die anderen Bahnen verschafft hätte. Es gelang Bismarck auch, ein preußisches Gesetz im Abgeordneten- und im Herrenhaus durchzubringen, das, vom König am 4. Juni 1876 verkündet, der Staatsregierung die Befugnis erteilte, die oben genannte Absicht Bismarcks, die Übernahme der preußischen Bahnen auf das Reich, zu verwirklichen. Obwohl es sich hierbei zunächst um eine rein preußische Angelegenheit handelte, die allerdings zu einem Vertrage mit dem Reich führen sollte, und obwohl Bismarck wiederholt geäußert hatte, er wolle die anderen Staaten nicht um ihr Eigentum an ihren Bahnen bringen, setzte, schon ehe das preußische Gesetz angenommen war, das Gegenspiel der anderen Länder — hauptsächlich der süddeutschen Staaten — ein. Sie erblickten in dem preußischen Gesetz den Versuch, auf Kosten der Bundesstaaten die Macht des Reiches zu stärken. Man war trotz Bismarcks Ausspruch der Ansicht, die Abtretung der preußischen Bahnen an das Reich sei nur der erste Schritt zur Überleitung auch der anderen Bahnen auf das Reich. Eine derartige Maßnahme stellte aber insbesondere nach bayrischer und sächsischer Ansicht eine Verfassungsänderung dar, durch die evtl. die Existenz der Bundesstaaten in Frage gestellt würde[6]. Lediglich Hessen stellte sich in dieser Frage auf Preußens Seite.

---

[5] Vgl. v. d. Leyen, S. 209.
[6] Vgl. v. d. Leyen, S. 109.

Als Bismarck sah, daß er die Zustimmung des Bundesrats zur Übernahme der preußischen Bahnen auf das Reich nie bekommen würde, ließ er seine Pläne fallen.

Obgleich alles nach einer Vereinheitlichung und Verreichlichung der deutschen Bahnen drängte und obwohl sich die Wirtschaft und die Industrie dafür eingesetzt hatten, hatte doch wieder einmal das Einzelinteresse der Bundesstaaten, die argwöhnisch über den Bestand ihrer Macht wachten, gesiegt.

b) Bismarcks preußische Eisenbahnpolitik.

Nach Scheitern seines großen Planes verfolgte Bismarck jetzt mit ganzer Tatkraft einen neuen, den er schon für den Fall des Scheiterns des anderen angekündigt hatte: die Verstaatlichung der preußischen Bahnen. Nach seinen eigenen Worten wollte er damit eine starke preußische Eisenbahnmacht schaffen und dann eine Eisenbahnpolitik betreiben, die den anderen Bundesstaaten gegenüber ein erdrückendes Übergewicht besaß. Die Stellung also, die Bismarck vergeblich dem Reich hatte erobern wollen, sollte jetzt Preußen einnehmen. War Bismarck bisher ein Anhänger des gemischten Systems[7] gewesen und hatte er das reine Staatsbahnsystem abgelehnt, so setzte er sich nun energisch für das letztere ein und beauftragte mit der Durchführung der Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen den früheren Präsidenten des Reichseisenbahnamts — dieser Posten blieb zunächst unbesetzt —, Maybach, der stets ein Anhänger des Staatsbahnsystems gewesen war. Wie ernst Bismarck die Verstaatlichung war, geht daraus hervor, daß er die Annahme eines dahingehenden Gesetzentwurfes als Kabinettsfrage bezeichnete.

Nach Erlaß des Gesetzes schloß dann auch der preußische Staat mit den einzelnen Privatbahnunternehmungen Übernahmeverträge ab, die zu einer ungeheuren Zunahme des preußischen Staatsbahnbesitzes führten. Verfügten doch 1880 die preußischen Privatbahnen noch über eine Streckenlänge von 13 352 km gegenüber einer Streckenlänge von nur 6 049 km der preußischen Staatsbahn. Dieses Verhältnis hatte sich 1900 in ein Verhältnis von 33 015 km Staatsbahnen zu 2 257 km Privatbahnstrecke geändert[8]. Mit dieser für die damalige Zeit sehr großen Staatsbahn hat sich Bismarck eine feste Grundlage für seine beabsichtigte weitere Eisenbahnpolitik geschaffen, die den Anschluß weiterer Staatsbahnen an das preußische Netz und damit schließlich die Schaffung einer großen deutschen Bahn bezweckte.

4. Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft und andere lose Zusammenschlüsse.

Als einen Schritt auf dem Wege zur Lösung der Eisenbahnfrage, der allerdings letzten Endes nicht zum Ziele geführt hat, kann man die Schaffung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ansehen. Preußen und Hessen schlossen einen am 1. April 1897 in Kraft getretenen Vertrag, der die gemeinsame Verwaltung der beiden Staatsbahnen betraf[9]. Besonders bemerkenswert ist bei diesem Vertrag, daß beide Staaten in den Artikeln 22 und 23 ausdrück-

[7] Bei dem Staats- und Privatbahnen nebeneinander bestanden.
[8] Sarter-Kittel, S. 212.
[9] Vgl. Großherzogl. Hess. Reg. Bl. 1869, S. 169 ff.

lich bestimmt haben, daß weitere Staaten diesem Vertrage beitreten könnten und daß bei einer evtl. Übernahme der Bahnen durch das Reich die Staaten ihre Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag ebenfalls auf das Reich übertragen könnten.

Im Anschluß an die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft tauchten auch in anderen — süddeutschen — Staaten Pläne über eine weitgehende Eisenbahnverwaltungsgemeinschaft auf. Auch zog man eine engere Verbindung der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen in Betracht, in der Absicht, dadurch ein Gegengewicht gegen den norddeutschen Eisenbahnschwerpunkt zu schaffen. Der Zusammenschlußgedanke wurde auch unter diesem Gesichtspunkt von den Wirtschaftskreisen aufs wärmste befürwortet, aber immer noch erwies sich die partikularistische Einstellung der einzelnen Bundesstaaten stärker und es blieb daher alles beim alten.

Rein wirtschaftliche Zweckmäßigkeitserwägungen brachten die Staatsbahnverwaltungen dazu, betreffs des gegenseitigen Güterwagenaustausches eine Vereinbarung zu treffen. Die ursprüngliche Regelung ging nämlich dahin, daß wohl beladene Güterwagen einer Eisenbahnverwaltung in das Gebiet einer anderen einlaufen durften, nach Abladen der Güter am Bestimmungsort mußten sie jedoch leer wieder in ihren Heimatbezirk zurückgesandt werden, was naturgemäß einen umfangreichen Leerlauf an Wagen und große Mehrkosten verursachte. Daher trat am 1. April 1909 ein Übereinkommen mit dem Namen „Deutscher Staatsbahnwagenverband" in Kraft, das die wechselseitige Benutzung der Güterwagen ermöglichte und regelte.

5. Die deutschen Bahnen im Kriege.

a) Die hohen Anforderungen an die Bahnen und die einheitliche Kriegsbetriebsleitung.

Vor dem Weltkriege kam es nicht mehr zu weiteren Zusammenschlüssen der deutschen Eisenbahnen. Erst der Krieg mit seinen gewaltigen Anforderungen vermochte hier einen Wandel zu schaffen, der allerdings vorerst nur für Kriegszeiten gedacht war.

Trotz der Zerrissenheit im deutschen Eisenbahnwesen vermochten die Eisenbahnen zunächst den an sie durch den Aufmarsch gestellten Anforderungen vollauf zu genügen. Jedoch stellte der Krieg in seinem weiteren Verlauf noch erheblich vermehrte Anforderungen an die Bahnen: es mußten z. B. in den eroberten Gebieten neue Strecken angelegt werden, was besonders wegen des bald auftretenden Personal- und Materialmangels immer größere Schwierigkeiten bereitete. Die Folge davon war, daß die bei Beginn des Krieges bestehende Einmütigkeit zwischen den Verwaltungen verloren ging und jede Verwaltung für ihr Gebiet der Schwierigkeiten Herr zu werden versuchte, ohne sich dabei um die Lage der anderen Verwaltungen zu kümmern.

Um diesem Umstand, der für den Nachschub hätte verhängnisvoll werden können, abzuhelfen, schuf man sogenannte Generalbetriebsleitungen, von denen sich zwei im Westen und eine im Osten befand, und deren Verfügungsgewalt über Direktionsbezirke und Landesgrenzen hinausging. Aber auch diese Stellen vermochten auf die Dauer die Schwierigkeiten nicht zu be-

seitigen und man bildete schließlich eine einheitliche Befehlsstelle, die Kriegsbetriebsleitung, die von nun an die Leitung aller Bahnen nach einheitlichen Gesichtspunkten vornahm. So wurde aus der Not der Zeit heraus die erste Betriebsorganisation der vereinigten deutschen Staatsbahnen geschaffen.

b) Das Heidelberger Programm.

Es ist fast selbstverständlich, daß in der Heimat die Anhänger des Reichsbahngedankens oder des Zusammenschlußgedankens nach einer Möglichkeit suchten, den aus der Not der Zeit heraus geborenen Zusammenschluß der deutschen Bahnen in den Frieden hinüber zu retten. Es wurden die verschiedensten Pläne laut, die dieses Ziel zum Gegenstand hatten. Unter diesen verdient besonders derjenige Beachtung, der darauf hinzielte, die süddeutschen Staatsbahnen mit den elsaß-lothringischen zu einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft zusammenzuschließen, ein Plan, der schon nach der Gründung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft aufgetaucht war. Aber auch ein Anschluß an die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft wurde erörtert. Im Sommer 1918 fand endlich eine Tagung in Wiesbaden und Heidelberg statt, die die Gründung eines Eisenbahngemeinschaftsamtes zum Ziele hatten. Dieses sollte mit erheblich weitgehenderen Befugnissen, als sie das Reichseisenbahnamt für das Reich inne gehabt hatte, ausgestattet werden. Die Verhandlungen führten schließlich zu dem Plan, einen Bund der deutschen Staatsbahnen zu gründen. Dieser Plan war aber dadurch verwässert, daß man von vornherein darauf bedacht war, die Freiheit der einzelnen Verwaltungen nicht allzusehr einzuschränken. Bei der Beratung des Entwurfs, dem sogenannten Heidelberger Programm, verlangte Bayern für sich wieder derart weitgehende Sonderrechte, daß ein Zugeständnis dieser Forderungen wenigstens ein teilweises Scheitern der Verhandlungen mit sich gebracht hätte[10]. Zu einer Beschlußfassung ist es jedoch gar nicht erst gekommen. Die Verhandlungen wurden wegen der Einleitung der Friedensverhandlungen und der Aussicht auf ein unglückliches Kriegsende abgebrochen. Es erscheint auch mehr als zweifelhaft, ob sie je zu einem befriedigenden Ergebnis geführt hätten.

II. Die Bahnen in der Zeit der Weimarer Republik (1918—1933).

1. Die Vereinheitlichung der Staatsbahnen.

a) Die wirtschaftliche Lage der Staatsbahnen nach dem Kriege.

Mit dem Kriegsende bzw. mit dem Erlaß der Weimarer Reichsverfassung beginnt in der Geschichte der deutschen Bahnen ein ganz neuer Abschnitt. Hatte man noch im Sommer 1918 in maßgebenden Kreisen auf der Heidelberger Tagung nicht einmal daran gedacht, Bismarcks alten Plan von der Schaffung einer reichseigenen deutschen Reichsbahn zu verwirklichen, so schuf doch das

[10] Vgl. Sarter-Kittel, S. 212 B I.

unglückliche Kriegsende und die damit verbundene innere Umwälzung — die Abkehr vom monarchischen Gedanken — eine neue Lage. Waren die einzelnen Länder auch jetzt noch grundsätzlich partikularistisch eingestellt, so waren doch der Krieg und die damit verbundenen schwierigen finanziellen Verhältnisse der Staatsbahnen nicht fortzuleugnen. Denn einmal waren bei dem Rückzug große Mengen Eisenbahnmaterial in Feindesland geblieben, die man nicht mehr hatte zurückbefördern können, zum anderen hatten die Feindbundmächte die Auslieferung einer großen Zahl von Lokomotiven und Eisenbahnwagen gefordert. Darüber hinaus aber hatten — mit Ausnahme Oldenburgs im Jahre 1918 — sämtliche deutschen Staatsbahnen in den Rechnungsjahren 1918 und 1919 mit zum Teil recht erheblichen Unterbilanzen abgeschnitten[11], was bei den Ländern die ernsthafte Frage nach der weiteren Art der Verwaltung ihrer Staatsbahnen auftauchen ließ. Als daher auf der Weimarer Nationalversammlung die Verreichlichung der Staatsbahnen — sogar gegen eine Entschädigung des Reiches — erneut zur Diskussion stand, vermochten sich die Länder diesem allgemeinen Wunsch nicht länger zu widersetzen[12].

b) Die Vorschriften der Weimarer Verfassung.

So beschloß die Weimarer Nationalversammlung, um die Reichsgewalt zu stärken, dem Reiche außer der Reichsverkehrshoheit — einschließlich der Reichseisenbahnhoheit — die Staatseisenbahnen zu Eigentum und in eigene Verwaltung zu geben. Auf Grund des Art. 7 Ziff. 19 erhielt das Reich das Gesetzgebungsrecht über die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und in den Fragen der Landesverteidigung über sämtliche Bahnen — also auch über die Privat- und Kleinbahnen des nicht allgemeinen Verkehrs. Wenn das Reich allerdings von diesem seinem Rechte keinen Gebrauch machte, stand das Gesetzgebungsrecht auch weiter den Ländern zu (konkurrierende Gesetzgebung: Art. 12 RV.). Weitere eisenbahnrechtliche Bestimmungen fanden sich in den Artikeln 89—96. Danach gehörte es zu den Aufgaben des Reichs, die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs in Besitz zu nehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten (Art. 89 RV.).

Während der späteste Übergangstermin der Staatsbahnen auf das Reich auf den 1. April 1921 festgesetzt war (Art. 171 RV.) — der Übergang erfolgte bereits am 1. April 1920 —, war ein solcher Termin für den Übergang der Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs auf das Reich nicht vorgesehen. Tatsächlich hat sich auch an der bisherigen Stellung der Privatbahnen bis zum Erlaß des Gesetzes über den Neuaufbau des Reiches vom 30. Januar 1934 (RGBl. I, S. 75) nichts geändert[13].

c) Der Staatsvertrag.

Betreffs der praktischen Übernahme der Staatsbahnen durch das Reich war von der Nationalversammlung zur gütlichen Einigung zwischen Reich und Ländern über die Übernahmebedingungen im einzelnen eine Ausschlußfrist bis zum 1. Oktober 1920 festgesetzt worden. Für den Fall, daß eine solche nicht zustande käme, war bestimmt worden, daß dann die Staatsbahnen mit dem

[11] Vgl. Anlage 4 der Drucksache Nr. 2748 der Nationalversammlung, S. 36/37.
[12] Vgl. Sarter-Kittel, S. 212 II.
[13] Siehe unten S. 34.

1. April 1921 automatisch auf das Reich übergehen sollten, wobei der Staatsgerichtshof über die Übernahmebedingungen entscheiden sollte[14]. Da sich die Eigenstaatlichkeit der Länder auch in die Weimarer Republik hinübergerettet hatte, kam als Grundlage für die Auseinandersetzung über die Bahnen zwischen Reich und Ländern der Abschluß eines Staatsvertrages in Frage. Dank der schlechten wirtschaftlichen Lage der Staatsbahnen gelang die friedliche Einigung zwischen Reich und Ländern schon verhältnismäßig bald, so daß bereits am 4. Mai 1920 der Staatsvertrag zwischen dem Reich einerseits und den 8 Eisenbahnländern — Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg — andererseits über die Übertragung der Staatseisenbahnen auf das Reich mit rückwirkender Kraft verkündet werden konnte (RGBl. 1920, I. S. 773, Nr. 95).

Bei Abschluß des Staatsvertrages war ferner ein sog. Schlußprotokoll aufgenommen, das zum Teil eine Art Kommentar zum Staatsvertrag darstellt, teilweise diesen aber auch ergänzt. Der Vertrag gliedert sich in drei Teile:

1. die finanzielle Regelung;
2. Fragen der Verwaltung und Organisation;
3. Personalangelegenheiten.

aa) Die finanzielle Auseinandersetzung.

Das Reich übernahm gemäß § 1 St.vertr. die Staatsbahnen der Länder als Ganzes mit allem Zubehör und allen Rechten und Pflichten. Als Entschädigung hierfür hatte das Reich den Ländern eine Abfindungssumme zu zahlen, deren Höhe sich nach Wahl der Länder nach dem Betrage des Anlagekapitals nach dem Stande vom 30. März 1920 berechnete, oder aber aus dem arithmetischen Mittel aus Anlagekapital und Ertragswert der Rechnungsjahre 1909 bis 1913 (§ 3 St.vertr.) ergab. Außer zur Zahlung dieser Abfindungssumme erklärte sich das Reich bereit, den Ländern alle von 1914 bis 1920 entstandenen Fehlbeträge zu ersetzen. Dies geschah mit Rücksicht auf die während des Krieges und der Nachkriegszeit entstandenen Verluste. Auf Verlangen eines Landes mußte das Reich in Anrechnung auf die Abfindungssumme die fundierten Schulden dieses Landes als Alleinschuldner oder aber als Hauptschuldner übernehmen, während dann das betreffende Land als selbstschuldnerischer Bürge haftete (§ 4 St.vertr.). Gemäß § 5 St.vertr. war das Reich verpflichtet, die Zinsen und Tilgungsbeträge für die übernommenen Schulden an erster Stelle aus den Roheinkünften der Reichseisenbahn zu bezahlen. Der Absatz III dieses Paragraphen legte dazu dem Reich die Verpflichtung auf, einem Lande auf dessen Verlangen zur Sicherung des gestundeten Abfindungsteils ein Pfandrecht an den zu den Reichsbahnen gehörigen Vermögensbeständen zu bestellen. Auch durfte das Reich die erworbenen Eisenbahnen nicht ohne Zustimmung der gebietsmäßig früher zuständigen betreffenden Landesregierung veräußern oder verpfänden (§ 8 St.vertr.).

bb) Die verwaltungsmäßige und personelle Regelung.

Wie bereits in Art. 89 RV. bestimmt war, setzte auch § 16 St.vertr. fest, daß das Reich die Reichsbahnen als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten habe, jedoch mit dem Zusatz, daß das Reich die Verwaltung nach einheitlichen

[14] Vgl. Berichte über die Nationalversammlung, Verhandlungen im Plenum, S. 2169.

Gesichtspunkten, aber unter Berücksichtigung der verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen aller Länder ausüben sollte. Bei widerstreitenden Interessen sollte es auf einen gerechten Ausgleich bedacht sein. Bei größeren Bauprojekten war das Reich verpflichtet, die Baupläne den Landesregierungen rechtzeitig zur Stellungnahme zuzusenden (§ 19 St.vertr.). Wichtig für das Verhältnis zwischen Reich und Ländern in Eisenbahnangelegenheiten erscheint besonders die Bestimmung des § 24 St.vertr. mit der entsprechenden Stelle des Schlußprotokolls. Hier hieß es nämlich, daß bei einer Neugestaltung des Eisenbahnwesens eine Zentralisation der Verwaltung nur insoweit erfolgen dürfe, als es zur Erfüllung der Aufgaben der Reichsbahn unbedingt erforderlich erscheine. Nach dem Schlußprotokoll mußte in jedem der Eisenbahnländer dauernd der Sitz mindestens einer höheren Verwaltungsbehörde (Reichsbahndirektion) sein.

Bayern fühlte sich hierüber hinaus veranlaßt zu erklären, daß der in § 24 ausgesprochene Grundsatz bei ihm nur dann wirksam in Verwirklichung treten könne, „wenn der Sitz der bayrischen Landesregierung als Hauptstadt einer größeren politischen Gemeinschaft und Mittelpunkt eines einheitlichen Wirtschaftsgebietes auch ferner der Sitz einer im wesentlichen das bayrische Wirtschaftsgebiet zusammenfassenden Eisenbahnbehörde bleibe, deren Zuständigkeiten nach dem Grundsatz einer voll wirksamen Dezentralisation zu bemessen[15]“ seien. Eine spätere Abänderung sollte nur mit Zustimmung der bayrischen Landesregierung möglich sein. Die Verwaltungsregelung ging dann auch dahin, daß in München unter der Bezeichnung „Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle München“ eine solche Zwischenstelle eingerichtet wurde. Es wurden zwar auch in den anderen Ländern unter der entsprechenden Bezeichnung für die Zeit der Abwickelung die gleichen Zwischenstellen eingerichtet, welche aber später wieder aufgelöst wurden. Es bleiben dort nur die vorgesehenen Reichsbahndirektionen bestehen. In Bayern behielt man jedoch die Zwischeninstanz bei, die sich störend zwischen den organischen Aufbau der Verwaltung Reichsbahndirektion—Reichsverkehrsministerium stellte. Selbst als die Reichsbahn in die Hände der deutschen Reichsbahngesellschaft überging, änderte sich dieser Zustand nicht. Bayern behielt seine Sonderbehörde unter dem Namen „Gruppenverwaltung Bayern“. Erst durch das Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 (RGBl. I, S. 130), auf das später noch zurückzukommen sein wird[16], wurde diesem Zustand endgültig ein Ende bereitet.

Die personelle Regelung (Abschnitt III des St.vertr.) ging dahin, daß das Reich verpflichtet war, die Bahnbeamten der Länder in seinen Dienst zu übernehmen, jedoch sollte es den einzelnen Beamten freistehen, ob sie in die Reichsdienste übertreten oder lieber im Landesdienst verbleiben wollten (§ 26 St.vertr.). Das Reich war verpflichtet, die zu ihm übertretenden Beamten nach den bisher für diese geltenden landesrechtlichen Bestimmungen zu übernehmen. Ebenso mußte es die Ruhegehälter für die früheren Beamten und deren Hinterbliebene zahlen.

cc) Der Staatsvertrag eine Kompromißlösung.

Der Staatsvertrag und insbesondere das Schlußprotokoll zeigen deutlich, daß hier eine Kompromißlösung gefunden ist. Zwar war es gelungen, den

[15] Vgl. Schlußprotokoll zu § 24 St.vertr., abgedruckt bei Sarter-Kittel, S. 197 ff.
[16] Siehe unten S. 35.

Übergang der Staatsbahnen auf das Reich zu bewerkstelligen, aber es konnte nicht verhindert werden, daß die Länder noch einen gewissen Einfluß auf die Reichseisenbahnen ausübten, der sich besonders deutlich darin zeigte, daß das Reich die verwaltungsmäßige Einteilung nicht nach eigenem Ermessen einrichten konnte. Die Ursache dafür, daß dies den Ländern gelang trotz der Bestimmungen der Reichsverfassung, die klar den Übergang der Staatsbahnen auf das Reich vorschrieb, ist darin zu suchen, daß die Länder als eigenstaatliche Gebilde dem Reich beim Abschluß des Staatsvertrages als ebenbürtige Partner gegenüberstanden und als solche in der Lage waren, sich möglichst große Vorteile bei den Beratungen mit dem Reich zu erhandeln. Daran änderte auch die Tatsache nichts, daß die Staatsbahnen nach Scheitern eines gütlichen Einigungsversuches kraft Gesetzes auf das Reich übergegangen und die Übernahmebedingungen vom Staatsgerichtshof festgesetzt worden wären. Denn bei den Verhandlungen, die zu diesem Zweck vor dem Staatsgerichtshof hätten stattfinden müssen, hätten Reich und Länder ebenfalls wieder die Stellung als gleichberechtigte Staaten innegehabt.

2. Die Verwaltung der deutschen Reichseisenbahnen nach der RV und dem Staatsvertrag.

a) Der anfängliche Zustand.

Der tatsächliche Übergang der deutschen Staatsbahnen auf das Reich erfolgte am 1. April 1920 und vollzog sich gemäß Art. 89 RV. zunächst in der Form, daß die Reichsbahn als unmittelbarer Reichsbetrieb zu einer einheitlichen Verwaltung zusammengefaßt wurde, die unter der Aufsicht und obersten Leitung des Reichsverkehrsministers stand. Hemmend für die Bildung eines einheitlichen und zweckdienlichen Reichsbahnwillens erwiesen sich, wie nicht anders zu erwarten war, die Bindungen, die das Reich bei Übernahme der Staatsbahnen den Ländern gegenüber hatte auf sich nehmen müssen und von denen die wesentlichsten bereits besprochen sind. Hinzu kam ferner, daß die Reichsbahnfinanzen einen Teil des Reichshaushalts bildeten und die Reichsbahnverwaltung dadurch, sei es bei den Haushaltsberatungen oder auch bei anderen Gelegenheiten, stark in den Strudel parlamentarisch-politischer Kämpfe gezogen wurde, was die Verwaltung der Reichsbahn als selbständiges wirtschaftliches Unternehmen (Art. 29 RV.) naturgemäß sehr erschwerte. Daher versuchte auch die Reichsbahn im Jahre 1922 die unbedingt notwendige Freiheit und Selbständigkeit durch Herbeiführung eines besonderen Reichsbahnfinanzgesetzes zu erreichen. Der Entwurf hierzu wollte den Reichsbahnhaushalt völlig vom Reichshaushalt trennen, um dadurch die Ausschaltung des Reichstages und des Reichsrates zu erreichen. Der Entwurf wurde auch in den entsprechenden Ausschüssen beraten, blieb jedoch in dem politisch bewegten Jahr 1923 unerledigt liegen. Erst die Inflation und die schlechte wirtschaftliche Lage der Reichsbahn gaben endlich im Jahre 1924 den Anstoß zu einer Neuregelung der Reichsbahnverhältnisse.

b) Die Schaffung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn.

Der Reichsfinanzminister entzog der Reichsbahn am Tage der Stabilisierung, am 15. November 1923, die ihr bis dahin gewährten Reichszuschüsse. Die

Reichsbahn hatte nämlich wie auch die Staatsbahnen in der letzten Zeit ihres Bestehens mit einem Defizit gearbeitet und war auf Reichszuschüsse angewiesen. Der Reichsfinanzminister glaubte bei der Sanierung der Finanzen, der Reichsbahn diese Zuschüsse nicht mehr gewähren zu können. So war nun die Reichsbahn völlig auf sich angewiesen, ohne dabei die rechtliche Möglichkeit zu haben — sie besaß keine Rechtspersönlichkeit —, die für ihre Weiterexistenz erforderlichen Kredite aufzunehmen. Um dies möglich zu machen, ging man beschleunigt an die Arbeit, ihr nach einem schon bestehenden Plan unter Zubilligung weitgehendster Selbstverwaltung die Möglichkeit selbständiger Weiterentwicklung zu geben.

Bereits im Februar 1924 erging die Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" (RGBl. I, S. 57). Danach war die deutsche Reichsbahn von nun an ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen, das mit eigener Rechtspersönlichkeit als öffentliche Anstalt[17] den Betrieb der Reichseisenbahnen im Namen des Reiches durchzuführen hatte. Die Bahnen mit Zubehör blieben Eigentum des Reiches, während die Betriebsführung in Händen des Unternehmens Deutsche Reichsbahn lag. Daher hat man sie auch mit Recht eine bloße Betriebsgesellschaft[18] genannt. Dies Unternehmen konnte im Rahmen einer ordentlichen Wirtschaftsführung über Reichseigentum verfügen und mit Zustimmung des Reichsfinanzministers Kredite aufnehmen. Im übrigen war es in seiner Finanzgebarung völlig frei und nicht mehr an den Staatshaushalt gebunden, bezog allerdings auch in der Zukunft keine Reichszuschüsse mehr.

Das Unternehmen Deutsche Reichsbahn blieb Reichsbehörde und die Reichsbahnbeamten Reichsbeamte. Leitung und Aufsicht lagen in Händen des Reichsverkehrsministers. Dieser hatte also die Leitung der Reichsbahn, war daneben aber auch zugleich der aufsichtführende Reichsminister. Durch diese Maßnahme blieb auch für die Folgezeit die Fühlung und Zusammenarbeit zwischen Regierung und Bahn gewährleistet. Der unmittelbare Einfluß des Reichstages und Reichsrates war ausgeschaltet, an ihre Stelle trat die Reichsregierung, der gewisse Mitwirkungsrechte in Eisenbahnfragen eingeräumt wurden (§ 9 der VO.). Dies stellte jedoch noch keine endgültige Regelung dar, vielmehr sollte eine genaue Abgrenzung der Zuständigkeiten und der Eingriffsmöglichkeiten der Reichsregierung in diesen Fragen erst in dem noch zu erlassenden RBGes., in dem auch die Schaffung eines Verwaltungsrates vorgesehen war, erfolgen.

Hatte man gehofft, nach dieser Neuregelung der Eisenbahnverhältnisse, die nach rein innerpolitischen Gesichtspunkten erfolgt war und die den Wünschen der Reichsbahnkreise nach finanzieller Selbständigkeit und parlamentarischer Unabhängigkeit entsprach, die Reichsbahnpolitik von nun an nach verkehrs- und wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten frei und unabhängig betreiben zu dürfen, so erwies sich das als Irrtum, denn jetzt meinten die Gläubigerstaaten in der Reichsbahn ein geeignetes Reparationsobjekt erblicken zu können.

---

[17] RG. Bd. 109, S. 91.
[18] Vgl. JW. 1924, S. 1486.

3. Die Einwirkung der außenpolitischen Verhältnisse auf die Weiterentwicklung der Deutschen Reichsbahn.

a) Der Friedensvertrag.

Schon nach dem Versailler Diktat[19] war die Heranziehung der Deutschen Reichsbahn zu Reparationen, wenn auch nur mittelbar, vorgesehen. Nach Art. 248 haftete der gesamte Besitz und alle Einnahmequellen des Reiches und der deutschen Staaten und damit auch die Deutsche Reichsbahn für die Bezahlung der Kosten der „Wiedergutmachung". Bevor jedoch auf die Heranziehung der Deutschen Reichsbahn zu den Reparationen einzugehen ist, seien zunächst noch einige andere Bestimmungen des Friedensvertrages besprochen, die auf die Reichsbahn Bezug haben.

Der Verlust an Bahnstrecken, den Deutschland durch die zwangsweise Abtretung von Reichsgebiet erlitt, betrug insgesamt 7177,23 km[20]. Besonders schwer für das Reich, das endlich die deutschen Bahnen in seinen Besitz gebracht hatte, war die Bestimmung des Art. 365, wonach Deutschland verpflichtet war, für alle Güter der alliierten und assoziierten Mächte, die nach Deutschland importiert oder auch nur durchgeleitet wurden, und für die nach diesen Ländern exportierten deutschen Güter auf Antrag der alliierten und assoziierten Mächte dieselben Vorzugstarife zu gewähren wie den in Innerdeutschland zur Versendung gelangenden Gütern. Desgleichen mußte Deutschland gemäß Art. 325/26 alle auf den deutschen Bahnen und Wasserstraßen zu den deutschen Häfen gewährten Tarifvergünstigungen auch für die Zufahrt zu den Häfen der Feindbundstaaten gelten lassen. Gerade die Ausnahmetarife nach den deutschen Seehäfen hatten bisher eine wirksame Gegenmaßnahme gegen die Konkurrenz der ausländischen Seehäfen dargestellt. Auf Grund der neu geschaffenen Lage blieb der Deutschen Reichsbahn nichts übrig, als diese Sondertarife ganz fallen zu lassen, da der Zweck nicht mehr erreicht werden konnte[21].

Die erwähnten Vorschriften des Friedensvertrages stellten eine empfindliche Einschränkung der neu erworbenen Tarifhoheit des Reiches dar, die ihm die Möglichkeit nahm, die deutsche Wirtschaft durch Sonderbegünstigung im Transportwesen vor der ausländischen zu schützen.

Ferner war Deutschland nach Art. 368 gehalten, den Durchgangsverkehr zwischen den Ententestaaten nicht durch technische, fiskalische oder andere Maßnahmen zu behindern. Hatte sich hierauf bis 1924 im wesentlichen die Einflußnahme der Feindbundstaaten auf die deutschen Bahnverhältnisse beschränkt, so kam künftig noch die Inanspruchnahme der Deutschen Reichsbahn für Reparationszwecke hinzu.

b) Der Dawesplan.

Den Anstoß zur Heranziehung der Deutschen Reichsbahn zu Reparationszwecken gab die Rheinlandbesetzung durch Frankreich und Belgien am 10. Januar 1923. Diese Länder betrachteten nämlich das Rhein- und Ruhr-

[19] Vgl. das Gesetz über den Friedensschluß ... vom 16. 7. 1919 (RGBl. II, S. 687).

[20] Vgl. Beilage 1 zum Haushalt des Reichsverkehrsministers für das Rechnungsjahr 1920, S. 155.

[21] Vgl. Nr. 95 des „gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers" vom 26. 8. 1919, Nr. 161 und Nr. 162.

gebiet gewissermaßen als Spezialpfand für die Reparationen und wollten sich aus diesem für ihre „Forderungen" bezahlt machen. U. a. nahmen sie auch die dortigen Bahnen unter ihre „Regie".

Ein Angebot der Reichsregierung unterbreitete, um diesem Zustand ein Ende zu bereiten, den Feindbundmächten den Vorschlag, dies Spezialpfand durch ein Generalpfand, die Deutsche Reichsbahn, zu ersetzen. Daraufhin wurden von der Reparationskonferenz am 30. September 1923 zwei Ausschüsse eingesetzt, die sich mit der Prüfung dieser Frage zu befassen hatten. Bereits am 9. April 1924 legte einer dieser beiden Ausschüsse den sogenannten Dawesplan vor[22], der u. a. auch die Nutzbarmachung der Reichsbahn zum Zwecke der Reparationen vorsah. Der Ausschuß hielt die Reichsbahn in der Form einer vom Staat völlig getrennten und unabhängigen privaten Aktiengesellschaft als hierfür besonders geeignet. Diese Aktiengesellschaft sollte mit einer hypothekarisch gesicherten Schuldverschreibung in Höhe von 11 Milliarden Reichsmark belastet werden. Damit auch die Bahnen so bewirtschaftet würden, wie es für die Reparationen wünschenswert war, sollte die Überwachung des Betriebes durch einen ausländischen Kommissar erfolgen. Wenn die Reichsregierung auch gegen die Heranziehung der Reichsbahn zu Reparationszwecken als ihrem eigenen Vorschlag nichts einzuwenden haben konnte, so hatte sie doch ein weitgehendes selbstverständliches Interesse daran, daß die Reichsbahn nicht gänzlich in private Hände überging und sie selbst wohlmöglich allen Einfluß auf die Reichsbahn verlor. Bei den entscheidenden Verhandlungen ist es dann auch den deutschen Unterhändlern gelungen, zu erreichen, daß die Verbindungen zwischen Reich und Reichsbahn nicht gänzlich gelöst wurden.

So blieb die Bahn Eigentum des Reiches und das Reich konnte sich bei der Betriebsleitung der Bahnen gewisse Aufsichts- und Mitwirkungsrechte erhalten[23]. Bemerkt sei noch, daß der Vorschlag, die Reichsbahn in private Hände übergehen zu lassen, bereits im Jahre 1921 vom Reichsverband der deutschen Industrie, wenn auch erfolglos, gemacht worden war[24].

Ihren Abschluß fanden die internationalen Verhandlungen über den Dawesplan in dem Londoner Abkommen vom 16. August 1924. Dort lagen die Entwürfe zum Reichsbahngesetz und zur Gesellschaftssatzung der deutschen Reichsbahngesellschaft vor und wurden genehmigt. Auch Reichstag und Reichsrat nahmen das Reichsbahngesetz und die Satzung an[25], so daß die Umgestaltung der Reichsbahn vor sich gehen konnte.

Vor der Annahme des Gesetzes hatten die Länder allerdings noch gewisse Schwierigkeiten gemacht. Bekanntlich bedurfte das Reich zur Verpfändung der Reichsbahnen der Zustimmung der Landesregierungen[26]. In der Heranziehung der Reichsbahn zu Reparationszahlungen erblickten die Länder nun eine solche Verpfändung gemäß § 8 St.vertr., zu der ihre Zustimmung erforderlich war, während das Reich eine solche hierin nicht sehen wollte. Der drohende Konflikt

---

[22] Genannt nach dem Amerikaner Dawes, der den Vorsitz des Ausschusses führte.

[23] Siehe § 21 des Reichsbahngesetzes. Eine eingehende Behandlung über die Aufsicht des Reiches über die DRBG. findet sich in der Dissertation von Bruno Sarter: „Die Aufsicht des Reiches über die DRBG.", teilweise abgedruckt im Archiv für Eisenbahnwesen 1931, S. 1131 und 1445 ff.

[24] Hierzu: „Die deutsche Eisenbahnfrage", herausgegeben vom Reichsverband der deutschen Industrie, Berlin 1922.

[25] Vgl. Drucksachen des Reichstages, 2. Wahlperiode 1920—1924, Nr. 452 und 453.

[26] Vgl. oben S. 14.

wurde dadurch behoben, daß sich die Länder von der Notwendigkeit der Maßnahmen der Reichsregierung überzeugten, daher ihren Widerstand aufgaben und im Reichsrat für die Annahme des Gesetzes stimmten.

4. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft.

a) Der Aufbau der DRGB. nach dem Gesetz vom 30. August 1924.

Am 11. Oktober 1924 ging das Recht zum Betrieb der Deutschen Reichsbahnen auf die Deutsche Reichsbahngesellschaft über. Die VO. vom 24. Februar 1924 betreffend das Unternehmen Deutsche Reichsbahn trat mit dem gleichen Tage außer Kraft[27].

Grundlage der Neuregelung der Verhältnisse der deutschen Reichseisenbahnen war das schon erwähnte Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (RGBl. II, S. 272) und die als Anlage dazu bezeichnete Gesellschaftssatzung (RGBl. II, S. 281), die in § 1 Abs. II RBGes. als Bestandteil des Gesetzes bezeichnet wird. Hinzu kam ferner das Gesetz über die Personalverhältnisse der DRBG. (Reichsbahnpersonalgesetz) (RGBl. II, S. 287). Schließlich sei noch die in § 19 Abs. I RBGes. vorgesehene Personalordnung erwähnt (RGBl. II, S. 287) sowie die in § 20 GesSatzg. genannte Geschäftsordnung vom 1. Oktober 1924.

Die Gesellschaft führte die Firma „Deutsche Reichsbahngesellschaft". Durch die Bezeichnung „Gesellschaft" sollte der privatwirtschaftliche Charakter des Unternehmens auch äußerlich zum Ausdruck kommen[28]. Im inneren Geschäftsverkehr wurde aber der bisherige Name „Deutsche Reichsbahn" beibehalten (§ 1 GeschO.)[29].

aa) Die finanzielle Struktur.

Die Grundlage des finanziellen Aufbaus bei der DRBG. war der im Dawesgutachten geschätzte Anlagewert des Unternehmens im Betrag von 26 Milliarden Goldmark. Bei Zugrundelegung dieses Betrages gliederte sich der Aufbau in ein Grundkapital von 15 Milliarden GM., das in 13 Milliarden GM. Stammaktien und 2 Milliarden GM. Vorzugsaktien geteilt war (§ 3 RBGes.) und in Reparationsschuldverschreibungen in Höhe von 11 Milliarden GM. (§ 4 RBGes.).

Die 13 Milliarden GM. Stammaktien waren Namensaktien und als solche auf den Namen des Deutschen Reiches ausgestellt. Sie konnten aber auch auf Verlangen der Reichsregierung auf den Namen eines deutschen Landes ausgestellt werden (§6 GStzg.), was jedoch nie geschehen ist. Diese Bestimmung rührte daher, daß das Reich das „Restkaufgeld"[30] von 3,25 Milliarden RM. für die durch den Staatsvertrag von 1920 erfolgte Übertragung der Staatsbahnen auf das Reich noch nicht beglichen hatte (§§ 3 bis 6 St.vertr.). Erst der Gesetzgebung des Dritten Reiches blieb es vorbehalten, durch das Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 24. Februar 1934 den Staatsvertrag und damit auch die sich daraus ergebenden Verpflichtungen auf-

[27] Vgl. Bekanntmachung vom 14. 10. 1924 (RGBl. II, S. 386).
[28] Vgl. Begründung 1924 zur GStzg.
[29] Die Rechtsnatur der DRBG. wird zweckmäßigerweise erst nach der Darstellung ihrer Rechte und Pflichten erörtert.
[30] Vgl. Kittel, a. a. O., S. 54.

zuheben. Im übrigen wird auf das Gesetz vom 24. Februar 1934 später noch des Näheren zurückzukommen sein[31].

Die Stammaktien gewährten keinen Anteil am Gesellschaftsvermögen und blieben bei einer evtl. Liquidation unberücksichtigt[32]. Auch gewährten sie keinerlei Mitwirkungsrecht bei der Verwaltung der Gesellschaft. Das Ernennungsrecht der Verwaltungsratsmitglieder stand dem Reich vielmehr kraft Gesetzes zu (§ 9 GStzg.). Wäre dem nicht so gewesen, dann hätten die Länder — falls es zu einer Ausgabe von Stammaktien an sie gekommen wäre — auf Grund dieser Stammaktien ein direktes Ernennungsrecht von Verwaltungsratsmitgliedern gehabt. Aus dem Gesagten ergibt sich, daß es sich bei den Stammaktien trotz ihres Namens nicht um Aktien im handelsrechtlichen Sinne gehandelt hat.

Die vorgesehenen Vorzugsaktien sollten der DRBG. Mittel zur Erweiterung und Verbesserung ihrer Anlagen beschaffen. Es waren ebenfalls keine Aktien im handelsrechtlichen Sinne, obschon sie auf den Inhaber lauteten und nach allgemeinen handelsrechtlichen Bestimmungen übertragbar und verpfändbar waren[33]. Sie gewährten lediglich einen Anspruch auf Tilgung und Vorzugsdividende[34]. Man bezeichnete sie deshalb auch vielfach als reine Genußscheine. Mit dem Besitz von Vorzugsaktien waren Sitz und Stimme im Verwaltungsrat verbunden und zwar in der Form, daß auf je 500 Millionen GM. Vorzugsaktien ein Sitz im Verwaltungsrat entfiel, dennoch aber waren die Vorzugsaktionäre rechtlich gesehen der Gesellschaft gegenüber Dritte[35].

Durch die Novelle von 1930 wurde der DRGB. die Möglichkeit gegeben, weitere Vorzugsaktien herauszugeben, deren Inhaber allerdings keinen Anspruch auf Sitz im Verwaltungsrat bekamen[36].

bb) Verwaltung und Leitung.

Lagen nach der VO. vom 24. Februar 1924 noch Leitung und Aufsicht über die Deutsche Reichsbahn vereint in den Händen des Reichsverkehrsministers, so trat hierin auf Grund des RBGes. eine Änderung ein. Der Reichsverkehrsminister übte von nun an nur noch die Aufsicht über die Bahnen aus, während die Leitung in die Hände der neugeschaffenen DRBG. überging. Damit war der letzte Rest des parlamentarischen Einflusses — der Reichsverkehrsminister war als solcher dem Reichstag verantwortlich — auf die Eisenbahnverwaltung ausgeschaltet.

Die Organe der DRBG. waren Verwaltungsrat und Vorstand (§ 18 RBGes., § 8 GesStzg.).

Der Verwaltungsrat bestand aus 18 Mitgliedern, von denen die eine Hälfte von der Reichsregierung, die andere durch einen Treuhänder als Vertreter der Gläubiger der Reparationsschuldverschreibungen ernannt wurde. Der Treuhänder mußte 4 Ausländer ernennen, während die übrigen Verwaltungsratsmitglieder Deutsche sein konnten, was dann auch in der Zeit der Gültigkeit dieser Bestimmung von 1924 bis 1930 stets der Fall war. Vor der national-

---

[31] Vgl. unten S. 34.
[32] Siehe Begründung 1924.
[33] Begründung 1924.
[34] Deren Höhe hing von den Ausgabebedingungen der einzelnen Serien ab.
[35] Zeiske, Rechtsnatur der DRBG., Jena 1929.
[36] Vgl. hierzu Sarter-Kittel, a. a. O., S. 134 ff.

sozialistischen Revolution nahmen die Eisenbahnländer Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden das Recht für sich in Anspruch, der Reichsregierung je ein Mitglied zum Verwaltungsrat zur Ernennung vorzuschlagen, obwohl das Reich in der Ernennung gemäß § 10 GStzg. frei war. Die Länder begründeten ihren „Anspruch" mit der vorgesehenen Beteiligung an dem zu bildenden, aber der Entwicklung wegen nie gebildeten Verwaltungsrat des Unternehmens Deutsche Reichsbahn im Jahre 1924. Tatsächlich hat auch der Staatsgerichtshof in seiner Entscheidung vom 7. Mai 1927 dem Lande Preußen dies bindende Vorschlagsrecht zugesprochen[37]. Daraufhin hat sich dann das Reich stets den Wünschen der Länder in dieser Hinsicht gefügt. Zu erwähnen ist noch, daß von der Zahl der durch die Reichsregierung zu ernennenden Verwaltungsratsmitglieder diejenige abzuziehen ist, die auf Grund der Vorzugsaktien dem Verwaltungsrat angehören sollten. Die Mitglieder des Verwaltungsrats durften weder dem Reichsrat noch dem Reichstag angehören (Inkompatibilitätsprinzip). Hierdurch sollte die von den Gläubigerstaaten so dringend gewünschte Unabhängigkeit des Verwaltungsrates gewährleistet werden. Die Aufgabe des Verwaltungsrates war einerseits die Überwachung der Geschäftsführung der DRBG. und andererseits die Entscheidung in besonders wichtigen und grundsätzlichen Fragen, von denen eine Reihe in § 13 GStzg. aufgezählt ist.

Die eigentliche Geschäftsführung lag in den Händen des Vorstandes (§ 17 GStzg.). Der Vorstand bestand aus dem Generaldirektor und den Direktoren, die Deutsche sein mußten. Die Ernennung erfolgte durch den Verwaltungsrat, jedoch war Bestätigung durch den Reichspräsidenten erforderlich. Bedeutsam ist, daß der Vorstand keine Kollegialeinrichtung war, sondern daß der Generaldirektor zu den anderen Direktoren im Vorgesetztenverhältnis stand[38], wie er auch Vorgesetzter aller Reichsbahnbeamten war (§ 23 Abs. III RBGes.). Die Tätigkeit der Direktoren als Vorstandsmitglieder erstreckte sich darauf, dem GD. in den sogenannten Direktorenversammlungen beratend zur Seite zu stehen. Dem Verwaltungsrat gegenüber trug der GD. die alleinige Verantwortung für die Geschäftsführung (GeschO. III Ziff. 11). Daher war der GD. auch mit besonderen Befugnissen ausgestattet — er stand z. B. auch an der Spitze der Hauptverwaltung[39]. Ferner hatte er ein durchgreifendes Anordnungsrecht.

Die Direktoren leiteten daneben die einzelnen Abteilungen der Hauptverwaltung. Für ihr Ressort waren sie dem GD. verantwortlich.

b) Das Verhältnis zum Reich und den Gläubigerstaaten.

aa) Der ausländische Einfluß auf die DRBG.

War die DRBG. für die Gläubigerstaaten als Reparationsobjekt von besonderer Bedeutung, so nimmt es nicht wunder, daß diese sich gewisse Kontrollrechte über die DRBG. zu sichern wußten.

Hierzu gehören zunächst die vom Treuhänder zu ernennenden Verwaltungsratsmitglieder und zwar ganz besonders die ausländischen[40]. Abgesehen von dem Einfluß, den diese im Verwaltungsrat geltend machen konnten, hatten sie noch die Aufgabe, einen bewährten Eisenbahnfachmann zum Eisenbahnkom-

[37] RGZ., Bd. 116, Anh. S. 1.
[38] Vgl. Sarter-Kittel, a. a. O., S. 32.
[39] Die Hauptverwaltung war die oberste Verwaltungsstelle der DRBG.
[40] Vgl. oben S. 21.

missar zu wählen, der das eigentliche Kontrollorgan der Gläubiger bildete. Er hatte Einblick in die gesamte Geschäftsführung der DRBG. und hatte darüber zu wachen, daß diese in solcher Weise gehandhabt wurde, daß die Zinszahlungen aus den Reparationsschuldverschreibungen sichergestellt wurden. Wenn seiner Ansicht nach eine Gefährdung der Zinszahlungen eintrat, hatte er das Recht und die Pflicht, weitgehend auf die Organe der DRBG. einzuwirken und sie zur Vornahme der ihm geeignet erscheinenden Maßnahmen zu veranlassen. Dabei war es gleichgültig, ob die beanstandete Maßnahme von der DRBG. allein oder unter Mitwirkung des Reiches vorgenommen war. Als Vertreter der Interessen der Gläubigerstaaten hatte auch der Treuhänder eine bedeutsame Stellung. Dieser hatte nicht nur — wie schon erwähnt — die Hälfte der Verwaltungsratsmitglieder zu ernennen, sondern auch bei Verfügungen der DRBG. über größere Grundstücke und über Teile des Betriebsrechts seine Einwilligung zu geben. Schließlich war noch für den Fall von Streitigkeiten zwischen dem Reich und der DRBG., welche den Tilgungs- und Zinsendienst der DRBG. betrafen und die vom Reichsbahngericht entschieden wurden[41], ein internationaler Schiedsrichter als Berufungsinstanz eingesetzt worden (§ 45 RBGes.).

Aus dem Gesagten ist ersichtlich, daß der ausländische Einfluß auf die DRBG. seit 1924 außerordentlich groß war und daß es zu dieser Zeit nicht möglich gewesen wäre, eine Eisenbahnpolitik zu betreiben, die den Gläubigerstaaten nicht genehm gewesen wäre.

bb) Die Zusammenarbeit zwischen dem Reich und der DRBG.

Nach dem Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 war, wie schon erwähnt[42], der Betrieb und die Verwaltung der Reichseisenbahnen auf die DRBG. übergegangen, während die Aufsicht in den Händen des Reichsverkehrsministers verblieben war. Im RBGes. waren die Befugnisse des Reiches in Eisenbahnangelegenheiten erschöpfend geregelt und das Reich hatte auch nicht die Möglichkeit, das Gesetz von sich aus nach eigenem Gutdünken abzuändern. Denn, wenn es sich bei dem RBGes. auch um ein rein deutsches Gesetz handelte, so war das Reich doch deshalb daran gebunden, weil Gesetz und Gesellschaftssatzung als wesentliche Bestandteile des Dawesplanes im Londoner Abkommen in der erlassenen Form angenommen waren und nur mit Zustimmung der am Londoner Abkommen beteiligten Mächte abgeändert werden durften.

War dem Reich die Betriebsführung der Bahnen aus den Händen genommen, so hatte es doch durch sein Recht, die Hälfte der Verwaltungsratsmitglieder zu ernennen und den Vorstand einzusetzen, auch jetzt noch — wenigstens mittelbar — einen Einfluß auf die Führung der DRBG. Es konnte Leute auf diese Posten setzen, die ihm im Interesse des guten Verhältnisses zwischen Reich und Bahn geeignet erschienen. Nach der Ernennung hörte allerdings jede unmittelbare Beziehung des Reiches zu diesen Personen auf und diese waren in ihren Entscheidungen und Maßnahmen vollständig unabhängig.

Die Reichsregierung besaß aber außerdem noch eine ganze Reihe von weiteren Einflußrechten, an deren Spitze einige Fälle standen, in denen ihr als Aufsichtsbehörde die endgültige Entscheidung zustand:

---

[41] Vgl. hierzu des Näheren S. 25.
[42] Vgl. oben S. 20.

1. Entscheidung über die Verkehrsbedeutung von Bahnen (§ 11 RBGes.),
2. Genehmigung von Vereinbarungen mit fremden Regierungen (§ 36),
3. Genehmigung neuer Bahnen (§ 37 Abs. I),
4. Entscheidung über Planstreitigkeiten mit der Landespolizei (§ 37 Abs. II),
5. Entscheidung bei Enteignungen (§ 38),
6. Entscheidung über die Kosten von Wegkreuzungen (§ 39).

Neben diesen unanfechtbaren Hoheitsakten[43], in denen die Reichsregierung das Entscheidungsrecht hatte, stand ihr noch die umfangreiche Aufgabe der Reichsaufsicht über die DRBG. zu. Hier ist besonders der § 31 RBGes. zu nennen, der in Abs. I der Reichsregierung darüber das Aufsichtsrecht gab, daß die Bahnen den Gesetzen und den Anforderungen des Verkehrs und der deutschen Volkswirtschaft entsprechend verwaltet wurden, wobei nur auf die Selbständigkeit der DRBG. gebührend Rücksicht genommen werden mußte. Damit war aber die Einflußmöglichkeit der Reichsregierung auf die DRBG. noch nicht erschöpft, in zahlreichen Bestimmungen des Gesetzes, die einzeln aufzuführen hier zu weit gehen würde, ist das Mitwirkungsrecht des Reiches festgelegt, die für das Verhältnis von Reich zur DRBG., wie es der Gesetzgeber gewollt hat, sehr aufschlußreich sind[44]. Das Gesetz kleidet die Einwirkungsmöglichkeit oft in Ausdrücke wie Mitwirkung, Genehmigung, Zustimmung, Einwilligung, Einvernehmen, vorherige Verständigung usw. Diese Begriffe sind nun nicht etwa im Sinne des Sprachgebrauchs im bürgerlichen Recht zu verstehen, sondern sie besagen übereinstimmend, daß die DRBG. in den betreffenden Fällen nicht allein, sondern nur im Zusammenwirken mit bzw. in gemeinsamer Beratung mit der Reichsregierung eine Entscheidung treffen kann[45]. Daß der Gesetzgeber keine besondere Absicht mit der Wahl der verschiedenen Ausdrücke verband, ergibt sich auch daraus, daß er z. B. die Mitwirkung bei der Tarifaufstellung gemäß § 31 Ziff. 5 RBGes. in § 33 Abs. II „Genehmigung" genannt hat. Aufschlußreich ist ferner, daß nach § 35 RBGes. die DRBG. bei der Planfeststellung den Änderungsvorschlägen der Reichsregierung „möglichste Berücksichtigung" angedeihen lassen sollte. Bedenkt man weiter, in wie zahlreichen Fällen eine gegenseitige Erörterung, Fühlungnahme, Mitteilung oder Anhörung zwischen Reich und DRBG. vorgesehen war, so ist auch hieraus wieder ersichtlich, welch großen Wert der Gesetzgeber auf das Zusammenarbeiten von Reichsregierung und DRBG. gelegt hat. Die Gründe hierfür werden klar, wenn man an die Gründungsgeschichte der DRBG. denkt. Diese ist nicht etwa aus innerpolitischen Erwägungen heraus erfolgt, um Reich und Reichsbahn zu trennen, sondern es erwies sich als eine außenpolitische Notwendigkeit, um die Reparationsfrage zu lösen. Hierbei mußte das Reich für die Zukunft auf die direkte Bearbeitung eines Teils seiner Reichsaufgaben, die Eisenbahnangelegenheiten, verzichten und sie der DRBG. zur Verwaltung übertragen. Es ist verständlich, daß das Reich als Gesetzgeber dabei versucht hat, sich einen möglichst großen Einfluß auf die DRBG. und damit auf die Verwaltung der Bahnen zu sichern. Auf der anderen Seite mußte es dabei dem Wunsche der Repara-

[43] Vgl. Begründung 1924.
[44] Vgl. hierüber insbesondere Bruno Sarter, a. a. O.
[45] Vgl. Lengemann, S. 39 ff.

tionsgläubiger nachkommen, die verlangten, daß die DRGB. den Bahnbetrieb selbständig leitete. Der Gesetzgeber fand die notwendige Kompromißlösung dieses Problems darin, daß er „zwei den gleichen Zwecken zustrebende Faktoren des Reichsganzen“[46] schuf. Er führte die notwendige Trennung von Reich und Bahn so durch, daß beide Teile nicht völlig unabhängig voneinander nebeneinander oder feindlich gegenübergestellt wurden, sondern ein die Wahrung der beiderseitigen Belange gewährleistendes Verwaltungssystem eingerichtet wurde. Der innige Kontakt[47] zwischen beiden war schon durch die Ernennung der einen Hälfte der Verwaltungsratsmitglieder durch das Reich hergestellt. Bei allen wichtigen Entscheidungen, gleichgültig ob und in welcher Form es das Gesetz vorschrieb, hatten sich Reichsregierung und DRBG. zusammenzusetzen und die zu ergreifenden Maßnahmen zu beraten. Hierzu trug nicht unwesentlich schon rein äußerlich die enge räumliche Verbindung zwischen Reichsverkehrsministerium und Reichsbahnhauptverwaltung, die sich in einem und demselben Gebäude befanden, fördernd bei. Auch die Schaffung des Reichsbahngerichts beweist nichts dagegen, wie man vielleicht annehmen könnte. Dies wurde allerdings geschaffen, um Streitigkeiten zwischen Reichsregierung und DRBG. über Auslegung von Bestimmungen des RBGes. und der GStzg. beizulegen. Tatsächlich ist das Reichsbahngericht aber nur selten tätig geworden[48], was wohl den besten Beweis für die Einmütigkeit zwischen Reich und Reichsbahnverwaltung erbringt. Der Umfang der Materie brachte naturgemäß Meinungsverschiedenheiten zwischen der Reichsregierung und der DRBG. mit sich. Allein die bloße Existenz des Reichsbahngerichts brachte es mit sich, daß sie nicht zum streitigen Austrag kamen, da die Anrufung des Gerichts die Entscheidung stets auf mehr oder weniger lange Zeit hinausschob, so daß man es vorzog, sich nach Möglichkeit gütlich zu einigen. Die gerichtliche Entscheidung blieb dann immer noch als letzte Möglichkeit offen.

Wie sehr das Gesetz das „integrierende Zusammenspiel“[49] als Grundtendenz des Verhältnisses zwischen Reich und DRBG. voraussetzte, geht auch schon daraus hervor, daß im RBGes. keine besonderen Bestimmungen über Zwangsmaßnahmen des Reiches gegen die DRBG. vorsah. Auch fanden sich keine Vorschriften über die Vollstreckbarkeit der Reichsbahngerichtsurteile darin. Ein offener Streit zwischen Reichsregierung und DRBG. wäre aber auch schon deshalb fast undenkbar gewesen, weil das Reich auf Grund seines Ernennungsrechts nur solche Personen in die leitenden Stellen bringen brauchte und tatsächlich auch nur gebracht hat, die die Garantie für eine grundsätzlich verständnisvolle Zusammenarbeit boten. Das schloß natürlich gelegentliche sachliche Meinungsverschiedenheiten in einzelnen Spezialfragen nicht aus. Immerhin hätte aber der Reichspräsident im Falle einer offenen Auflehnung der DRBG. auf Grund des Art. 48 RV. die erforderlichen Befugnisse und Mittel zum Einschreiten gehabt. Im späteren Verlauf der Arbeit wird an geeigneter Stelle[50] noch zu prüfen sein, ob man unter den damals obwaltenden Verhältnissen überhaupt von dem Bestehen einer Reichseisenbahnhoheit sprechen kann.

---

[46] So Lengemann, a. a. O.

[47] Begründung 1924.

[48] Vgl. Sarter-Kittel, a. a. O., S. 128, der auch die einzelnen Streitfälle darstellt. Es waren im ganzen seit Bestehen des Gerichts, also seit 1924, nur 6 Entscheidungen zu fällen.

[49] Siehe Lengemann, a. a. O.

[50] Siehe unten S. 29.

c) Die Rechtsnatur der DRBG.

aa) Keine privatrechtliche Gesellschaft.

Bei der Prüfung der Rechtsnatur der DRBG. kann man unbedenklich davon ausgehen, daß sie eine juristische Person gewesen ist. Zwar enthält das RBGes. keine ausdrücklichen Bestimmungen hierüber, es ergibt sich das aber einmal daraus, daß das RBGes. im § 16 u. a. auch den § 216 HGB., der dem § 43 des neuen Aktiengesetzes vom 30. Januar 1937 entspricht, für anwendbar erklärt hat, zum anderen aus der Stellung der DRBG. als Rechtsnachfolgerin des Unternehmens Deutsche Reichsbahn, für das in der VO. vom 12. Februar 1924 im § 1 ausdrücklich bestimmt war, daß es eine juristische Person sei.

Bei der weiteren Prüfung der Rechtsnatur der DRBG. taucht die Frage auf, ob es sich bei ihr um eine juristische Person des öffentlichen oder privaten Rechts gehandelt hat. Dabei sprechen zunächst einige Gesichtspunkte für die Annahme einer privatrechtlichen Gesellschaft. So die Ausgabebefugnis von Stamm- und Vorzugsaktien, die Beteiligung der Vorzugsaktionäre am Verwaltungsrat und die Anwendbarkeit vieler handelsrechtlicher Bestimmungen auf die DRBG. (§ 16 Abs. III RBGes.)[51]. Auch das Reichsgericht hat sich anfangs auf den Standpunkt gestellt, die DRBG. sei eine Aktiengesellschaft[52], oder besser gesagt, eine aktiengesellschaftsähnliche Gesellschaft des Privatrechts. Diese Ansicht ist irrig. Wie schon ausgeführt[53], handelte es sich weder bei den Stamm- noch bei den Vorzugsaktien um Aktien im handelsrechtlichen Sinne. Die Anwendbarkeitserklärung gewisser handelsrechtlicher Bestimmungen auf die Vorzugsaktien und auch auf die DRBG. überhaupt war nicht geschehen, um die DRBG. zu einer privatrechtlichen Gesellschaft zu stempeln, sondern nur um gewisse Vorschriften für die Handhabung der Verwaltung zu geben, ohne die Bestimmungen hierfür noch einmal aufführen zu müssen. Gegen die Annahme einer Aktiengesellschaft im eigentlichen Sinne spricht fernerhin, daß die Gründung der DRBG. nicht durch die freiwillige Vereinigung mehrerer Personen, sondern kraft Gesetzes erfolgt ist. Hinzu kommt, daß der DRBG. das wichtigste Organ einer Aktiengesellschaft, die Generalversammlung, fehlte. Es ist nicht angängig, den Verwaltungsrat etwa als solche zu bezeichnen, denn dieser setzte sich nur zum kleinsten Teil aus Aktieninhabern oder ihren Vertretern zusammen — das waren die Vorzugsaktionäre —, während der weitaus größere Teil der Verwaltungsratsmitglieder auf Grund Gesetzes ernannt wurden[54].

Aber auch eine andere Form einer zivilrechtlichen Gesellschaft ist bei der DRBG. nicht wiederzuerkennen. Es fehlte ihr dazu die rechtssatzmäßige Entstehung und die anteilmäßige Beteiligung der Mitglieder am Gesellschaftsvermögen[55].

bb) Die DRBG. eine öffentlich-rechtliche Anstalt.

Da die DRBG. keine Gesellschaft des privaten Rechts, insbesondere keine Aktiengesellschaft gewesen ist, kann man unbedenklich den Schluß ziehen, daß

---

[51] So die §§ 178, 179 I, 181, 210 I, 211, 213, 214 I, 217 I und III, 225, 228—230, 231 I, 232 I, 235—237, 239, 245, 248, 249 I, II und IV, 312 und 314 I, Ziff. 1 und 2 HGB. für den Verwaltungsrat.

[52] RGZ., Bd. 109, S. 91 ff.

[53] Vgl. oben S. 21.

[54] Vgl. oben S. 21.

[55] Vgl. Düringer-Hachenburg, S. 14.

sie ihrer Rechtsnatur nach eine juristische Person des öffentlichen Rechts war, was auch heute die durchaus herrschende Meinung ist[56].

Als solche kann sie entweder eine Körperschaft oder eine Anstalt gewesen sein. Eine Körperschaft setzt begrifflich vor allem eine große Personenzahl, die den Hauptwert der Körperschaft bildet, voraus. Diese fehlte bei der DRBG. trotz ihrer Bezeichnung als Gesellschaft und trotz ihrer großen Zahl von Reichsbahnbediensteten, denn der Hauptwert bestand in ihren Bahnanlagen und Materialien, die ihr zur Betriebsführung zur Verfügung gestellt waren und denen gegenüber die Reichsbahnbediensteten als Betriebspersonal eine minder bedeutende Rolle spielten. Schon aus diesem Grunde ist m. E. die Ansicht, die DRBG. sei eine Körperschaft gewesen, falsch. Wenn die Vertreter dieser Ansicht diese damit begründen, die Willensbildung sei der DRBG. wie die einer Körperschaft immanent[57], so ist dem entgegenzuhalten, daß die DRBG. zwar eine gewisse im normalen Geschäftsverkehr sogar bedeutsame Selbständigkeit besessen hat, sie aber in wichtigen Angelegenheiten kein eigenes Bestimmungsrecht hatte, sondern entweder mit der Reichsregierung gemeinsam zu einer Entscheidung gelangen oder sich deren Entscheidung beugen mußte.

Dagegen kann die DRBG. durchaus als eine Anstalt angesprochen werden. Sie stellte „einen Bestand sächlicher und persönlicher Art dar, der in der Hand eines Trägers der öffentlichen Verwaltung einem besonderen öffentlichen Zweck dauernd zu dienen bestimmt ist"[58], wobei man das gesamte Reichseisenbahnvermögen als sachliche und das Dienstpersonal als persönliche Mittel ansehen konnte. So hat dann auch das Reichsgericht in einer späteren Entscheidung ausgesprochen[59], die Reichsbahngesellschaft sei eine „mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattete, aber in die Verfassung des Reiches eingegliederte und seiner Aufsicht unterstehende öffentlich-rechtliche Anstalt". Die für eine öffentlich-rechtliche Anstalt charakteristische Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben[60] wurde für die DRGB. im § 1 des 1930 neu gefaßten RBGes. besonders betont, indem dort ausdrücklich festgelegt war, daß die DRBG. die Reichseisenbahnen „für das Reich" verwalte. Dies war außerdem in der Begründung zum Gesetz ausgesprochen[61]. Mithin war die DRBG. als öffentlich-rechtliche Anstalt Trägerin eines Zweiges der öffentlichen Verwaltung. Zugegeben sei allerdings, daß es sich bei der DRBG. um eine öffentlich-rechtliche Anstalt ganz besonderer Art gehandelt hat, die auf Grund ihrer Entstehung und Sonderstellung infolge der internationalen Vereinbarungen gewisse Abweichungen vom schulmäßigen Anstaltsbegriff zeigt.

Die Bezeichnung der DRBG. als öffentlich-rechtliche Anstalt deutet aber nur die rechtliche Natur und die öffentliche Aufgabe an, ohne damit ihr Verhältnis zum Staat und ihre Eingliederung in den Staatsapparat zu kennzeichnen[62] [63].

---

[56] Vgl. RGSt. Bd. 60, S. 139; Anschütz zu Art. 89; Poetzsch-Heffter, S. 363; Sarter-Kittel, S. 229 und dort Zitierte; Reschke, S. 9; Jellinek, S. 171; Fleiner, S. 122; Pr. Justizministerialbl., S. 137; Hatschek-Kutzig, S. 424.

[57] Poetzsch-Heffter, a. a. O., S. 360; Lehmann, S. 59; Reschke, S. 9; Braun, S. 70.

[58] O. Mayer, Bd. II, S. 258; Schoen, a. a. O.; Fleiner, S. 283.

[59] RGSt., Bd. 60, S. 139.

[60] Eger, Bd. 42, S. 39; Anschütz zu Art. 89; Jellinek, S. 509; Fleiner, S. 346; Reimann, S. 83; Fritsch, S. 194; Hatschek-Kurtzig, S. 424; Richter, in Veröffentlichungen der Verein. dt. Staatsrechtslehrer, Heft 6, S. 94 ff.

[61] Vgl. Sarter-Kittel, S. 14.

[62] Bezüglich der Art der Zusammenarbeit siehe S. 23 ff.

[63] O. Mayer, a. a. O.

Man hat verschiedentlich versucht, eine das Verhältnis beider zueinander ausdrückende Bezeichnung zu finden. So nannte z. B. v. Kienitz die DRBG. ein „staatsrechtliches Zubehör des Reiches“[64] und „einen Bestandteil des Deutschen Reiches, der im Eisenbahnwesen die staatliche Aufgabe des Reiches erfüllt“[65]. Durch die Bezeichnung der DRBG. als „unmittelbares Reichsorgan“[66] wurden zwar die Beziehungen zwischen dem Reich und der DRBG. angedeutet, jedoch ist dieser Begriff so viel umfassend und geht nach O. Mayer sogar „bis ins Unbegrenzte“[67], so daß das Verhältnis beider hieraus nicht juristisch klar hervorgeht. Am besten wird m. E. die von O. Mayer geprägte Bezeichnung der DRBG. als einer „rechtsfähigen öffentlichen Verwaltung“[68] den wirklichen Verhältnissen gerecht. Durch die Rechtsfähigkeit wird die Trennung zwischen Reich und DRBG. hervorgehoben und durch die Bezeichnung „öffentliche Verwaltung“ die Verbindung zum Staat angedeutet[69].

d) Das Änderungsgesetz vom 12. März 1930.

aa) Die Befreiung der DRBG. vom ausländischen Einfluß.

Die Wiederaufrollung des Reparationsproblems, das zu der Genfer Entschließung vom 16. September 1928 führte, brachte in seinem weiteren Verlauf auch weitgehende Änderungen für die DRBG. mit sich. Der neue Zahlungsplan vom 7. Juni 1929, der sogen. Youngplan[70], der die endgültige Regelung der gesamten Reparationen geben sollte, brachte in seinem 8. Kapitel[71] auch Vorschläge für die zukünftige Heranziehung der DRBG. zu Reparationszahlungen, und zwar sollten unter sonstiger Beibehaltung der Form der DRBG. die Reparationsschuldverschreibungen fortfallen und an ihre Stelle eine Reparationssteuer in gleicher Höhe treten, die die DRBG. auf das Konto der Bank für den Internationalen Zahlungsausgleich bei der Reichsbank in deutscher Währung einzahlen sollte.

Der deutsche Entwurf zu einem Änderungsgesetz zum RBGes. wurde dann auf der 2. Haager Konferenz im Haager Abkommen unverändert angenommen. Außerdem wurden noch Bestimmungen über das Verfahren bei späteren Änderungen des RBGes. aufgestellt[72]. Hiernach durfte das Reich in Zukunft Bahnangelegenheiten selbständig regeln, sofern es nur dabei nicht gegen die Reparationsbestimmungen verstieß. Zur Prüfung hierfür wurde ein besonderer Ausschuß, bestehend aus zwei deutschen und zwei ausländischen Vertretern, eingesetzt.

Durch die Einführung einer Reparationssteuer, für die das Brutto-Einkommen — nach Abzug der Personalabgaben — haftete, und nach Fortfall der Reparationsschuldverschreibungen hatte das Interesse der Reparationsgläubiger an der Verwaltung entsprechend nachgelassen, so daß diese für die Zukunft auf ihre Sitze im Verwaltungsrat verzichten zu können glaubten. Das Be-

---

[64] v. Kienitz, in Eger, Bd. 41, S. 94.
[65] v. Kienitz, in Z. V. D. EsenbV. 1927, S. 322.
[66] v. Kienitz, in Eger, Bd. 50, S. 3.
[67] O. Mayer, S. 143, Anm.
[68] a. a. O., S. 322.
[69] Gleicher Ansicht Lengemann, S. 70.
[70] Nach dem Ausschußvorsitzenden, dem Amerikaner Ouven D. Young.
[71] Sarter-Kittel, S. 219.
[72] Genauere Angaben hierüber finden sich bei Sarter-Kittel, S. 180 und 220.

setzungsrecht dieser Stellen hatte von nun an die Reichsregierung ausschließlich. Der Fortfall der Schuldverschreibungen hatte weiterhin zur Folge, daß sowohl der Treuhänder und der Eisenbahnkommissar wie auch der internationale Schiedsrichter überflüssig wurden und ihre Ämter 1930 erloschen.

Damit war jeder direkte ausländische Einfluß auf die DRBG. in Fortfall geraten, wenn auch allerdings noch für den Fall der Nichtzahlung der Reparationssteuer die Pfändung drohte. Bei der Geschäftsführung hatte sich jedenfalls hinfort die DRBG. nur noch mit der Reichsregierung auseinanderzusetzen.

bb) Die Stärkung der Stellung des Reiches.

Das Änderungsgesetz zum RBGes. vom 12. März 1930 (RGBl. II, S. 359) brachte dem Reich eine bedeutende Stärkung in seiner Stellung gegenüber der DRBG. Zunächst bedeutete das Recht, von jetzt ab alle Verwaltungsratsmitglieder zu ernennen, eine Steigerung des indirekten Einflusses des Reichs auf die Geschäftsführung der DRBG. Diese wurde dadurch noch bedeutender, daß von nun an die Verwaltungsratsmitglieder alle drei Jahre neu ernannt wurden, gegenüber sechs Jahren nach der alten Regelung. Das Reich hatte demnach die Möglichkeit, ihm unliebsam gewordene Verwaltungsratsmitglieder nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder zu entfernen. Auch mußte die DRBG. sich jetzt im Falle der Neubesetzung des Generaldirektorpostens schon vor der Ernennung mit der Reichsregierung ins Benehmen setzen, während vorher nur die Bestätigung der bereits erfolgten Ernennung erforderlich war. Daß sich dies günstig auf die Stellung des Reiches im Verhältnis zur DRBG. auswirken mußte, liegt auf der Hand. An die Stelle des ausgeschiedenen Eisenbahnkommissars trat von nun an ein Regierungsvertreter, der berechtigt war, an den Sitzungen des Verwaltungsrats und der Ausschüsse teilzunehmen (§ 14 Abs. V GStzg.). Ein Stimmrecht hatte er nicht, seine Aufgabe erschöpfte sich darin, sich über die Absichten der DRBG. zu unterrichten und die Ansichten und Wünsche der Reichsregierung vorzutragen[73]. Dadurch wurde zwar kein organischer Einbau der Reichsregierung in die DRBG. vorgenommen[74], aber hierdurch „wird der Kontakt zwischen Reichsregierung und DRBG. so innig gestaltet, wie es durch keine Erweiterung der Aufsichtsbefugnisse erreicht werden konnte“[75].

5. Das Bestehen einer Reichseisenbahnhoheit.

a) Nach der Weimarer Reichsverfassung bis 1924.

Nach Art. 89 RV. war es Aufgabe des Reiches, die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs zu verwalten. Mit der dazu notwendigen Übernahme der Staatsbahnen der Länder gingen ebenfalls die entsprechenden Eisenbahnhoheitsrechte der Länder auf das Reich über (Art. 90 RV.). Von dieser Regelung waren die Privat- und Kleinbahnen nicht betroffen, sofern sie nicht auch dem allgemeinen Verkehr dienten[76]. Hier bleiben die Hoheitsrechte der Länder be-

[73] Begründung 1930.
[74] Sarter-Kittel, S. 150.
[75] Begründung 1930.
[76] Vgl. oben S. 13.

stehen, das Reich konnte diese Bahnen nur zum Zwecke der Landesverteidigung heranziehen, ohne sonstige Einflußmöglichkeiten zu haben. Wenn der praktische Wert der Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs auch noch so gering sein mag, so bedeutet doch die Nichtübernahme der Hoheitsrechte über diese Bahnen eine Einschränkung des allgemeinen Eisenbahnhoheitsrechts des Reiches. Aber selbst bei den Bahnen des allgemeinen Verkehrs ist es dem Reiche nicht gelungen, sich die Eisenbahnrechte und damit die volle Verfügungsbefugnis über diese Bahnen zu sichern. Denn der Staatsvertrag zwischen Reich und Eisenbahnländern, der die Übernahmebedingungen festlegte, hatte zu einer Kompromißlösung geführt[77] und den Ländern gewisse Vorbehalte gesichert. So durfte das Reich z. B. die übernommenen Bahnen ohne Zustimmung der betreffenden Länder nicht veräußern oder verpfänden. Auf Grund dieses Vorbehaltes glaubten dann auch die Länder bei den Verhandlungen über die Heranziehung der Reichseisenbahnen zu den Reparationen und die Ausgabe von Reparationsschuldverschreibungen an die Gläubigerstaaten, in der sie eine Verpfändung sahen, hiergegen vorgehen zu können[78]. Wenn die Länder auch später ihren Widerstand aufgaben, so zeigte sich hier doch, welche Bedeutung dieser Klausel grundsätzlich beizumessen war. Die Bestimmung über die Gruppenverwaltung Bayern als Bayerns besondere Zwischenverwaltung und die Vorschriften, nach denen in jedem früheren Eisenbahnlande eine Reichsbahndirektion bestehen bleiben mußte[79], nahm dem Reich die Möglichkeit, die Verwaltung der Reichsbahn nach eigenem Gutdünken den wirtschaftlichen Anforderungen entsprechend vorzunehmen. Kann man demnach für die damalige Zeit nicht von dem Bestehen einer ausschließlichen Reichseisenbahnhoheit sprechen, so kommt noch ein weiterer Grund hinzu, der die Tarifhoheit des Reiches einschränkte. Auf Grund des Versailler Friedensvertrages[80] mußte das Reich den Ententestaaten die gleichen Tarifvergünstigungen geben, die man bisher nur deutschen Gütern zur Hebung der Konkurrenzfähigkeit gegeben hatte. Das Reich war daher nicht in der Lage, die Tarifsätze seiner Bahnen im vollen Umfange selbst zu bestimmen.

b) Die Reichseisenbahnhoheit nach Schaffung der DRBG.

Bevor die Frage geprüft wird, ob mit der Neuregelung der deutschen Eisenbahnverhältnisse im Rahmen der Reparationsfrage und mit der Schaffung der DRBG. eine weitere Einschränkung der Eisenbahnhoheitsrechte des Reiches verbunden gewesen ist, sei folgendes festgestellt: Deutschland hat zwar die im Versailler Friedensvertrag schon vorgesehene Heranziehung der Bahnen zu Reparationszwecken nach dem Ruhreinbruch selbst angeregt, auch ist die Neuregelung auf Grund des Dawesplans durch einen internationalen Vertrag, das Londoner Abkommen[81], beschlossen worden, es wäre aber dennoch meiner Ansicht nach der Schluß falsch, wenn man hieraus und aus der Tatsache, daß das Bestehen der DRBG. nur auf 37 Jahre vorgesehen war, zu folgern, eine vertraglich erfolgte und zeitlich begrenzte Übertragung gewisser Aufsichts- und Ein-

[77] Vgl. oben S. 15.
[78] Vgl. oben S. 18.
[79] Vgl. oben S. 15.
[80] Vgl. oben S. 18.
[81] Vgl. oben S. 19.

griffsrechte in Bahnangelegenheiten an fremde Staaten stelle keine wirkliche Einschränkung der Hoheitsrechte des Reiches dar. Die Annahme der im Dawesplan vorgesehenen Regelung der Eisenbahnfrage stellte für Deutschland die damals einzig tragbare Lösung dar und es mußte, ob es wollte oder nicht, darauf eingehen. Deshalb ist es m. E. richtiger zu sagen, daß hierdurch eine Beschneidung der Hoheitsrechte des Reiches erfolgt ist, sofern überhaupt von einer Beschränkung gesprochen werden kann, was noch zu untersuchen ist, und daß diese Schmälerung eine zwangsweise war, denn von einer Freiwilligkeit in der Begebung seiner Rechte seitens des Reiches kann nicht gesprochen werden.

Zunächst wurde nach dem Londoner Abkommen das Gesetzgebungsrecht des Reiches in Eisenbahnangelegenheiten eng begrenzt. Deutschland war an die in dem Abkommen vorgesehene Form der DRBG. gebunden und konnte daran keine Änderungen vornehmen, es sei denn, daß es dazu die Erlaubnis der Ententestaaten erhielt. Ohne schon jetzt auf die evtl. Folgen einer Trennung von Reich und Bahnen einzugehen, sei nur auf die Einrichtung des Postens eines Eisenbahnkommissars, der im Interesse der Gläubigerstaaten das Recht hatte, wenn seiner Ansicht nach die Reparationszahlungen gefährdet waren, handelnd in die Geschäfte der DRBG. einzugreifen, selbst wenn die Maßnahme unter Mitwirkung der Reichsregierung zustandegekommen oder sogar auch in den Fällen, in denen sie von der Reichsregierung auf Grund ihres alleinigen Entscheidungsrechts angeordnet war[82], hingewiesen. Auch der Treuhänder für die Reparationsschuldverschreibungen war in der Lage, durch sein Veto von der Reichsregierung oder der DRBG. beschlossene größere Grundstücksveräußerungen und -verfügungen über alle Teile des Betriebsrechts unmöglich zu machen[83]. Schließlich darf auch der internationale Schiedsrichter nicht vergessen werden, der als Berufungsinstanz für Entscheidungen des Eisenbahngerichts, in denen die Reparationsfrage eine Rolle spielte, die letzte Entscheidung hatte[84]. Alles in allem kann für die Zeit der Geltung des RBGes. in der Fassung von 1924 selbst bei größter Einigkeit zwischen Reichsregierung und DRBG. — wobei also die Frage der Aufteilung der Hoheitsrechte zwischen diesen beiden nicht praktisch wird — festgestellt werden, daß die Gläubigerstaaten weitgehendst in der Lage waren, in die Geschicke der Deutschen Reichsbahn einzugreifen, ohne daß es dem Reich möglich gewesen wäre, dies zu verhindern. Hierin ist nun m. E. eine weitgehende Beschneidung der Eisenbahnhoheitsrechte des Reiches zu erblicken.

Wenn auch auf Grund des Haager Abkommens und des Änderungsgesetzes von 1930 zum RBGes. das direkte ausländische Einflußrecht auf die deutschen Eisenbahnangelegenheiten entfiel, so blieb doch auch fernerhin, wenn auch in gelockerter Form[85], die Gesetzgebungsbeschränkung auf diesem Gebiete bestehen.

Beleuchtet man die Frage der Eisenbahnhoheitsrechte unter dem Gesichtswinkel: Reich—DRBG., so kann unbedenklich hinsichtlich der Aufsichtsrechte und der Zuständigkeit für letztinstanzliche Entscheidungen des Reiches in Eisenbahnangelegenheiten das Vorhandensein von allein dem Reich zustehenden Eisenbahnhoheitsrechten als erwiesen angenommen werden. Zweifelhaft er-

[82] Vgl. oben S. 23 und 24.
[83] Vgl. oben S. 23.
[84] Vgl. oben S. 24.
[85] Vgl. oben S. 28.

scheint jedoch das Bestehen von Hoheitsrechten in den Fällen, in denen es auf das „integrierende Zusammenspiel" zwischen Reichsregierung und DRBG. ankam und in denen bei Uneinigkeit zwischen beiden die Anrufung und Entscheidung des Reichsbahngerichts vorgesehen war. Kann man hier überhaupt noch von „Hoheit" sprechen? Wenn ja, wem stand sie zu? Der DRBG., dem Reich oder etwa dem Reichsbahngericht? Das Wort „Hoheit" hat in seiner eigentlichen Bedeutung nur dort einen Sinn, wo das Verhältnis des Staates zu einem Gewaltunterworfenen bezeichnet werden soll, und paßt nicht für das Verhältnis des Staates zu der DRBG. Denn die DRBG. war auf Verlangen der Gläubigerstaaten als selbständiges Unternehmen geschaffen und sollte nach dem Willen des Reiches als Gesetzgeber des RBGes. als eine rechtsfähige öffentlich-rechtliche Verwaltung in weitgehendster, möglichst freundschaftlicher Zusammenarbeit mit der Reichsregierung den Betrieb der Eisenbahnen vornehmen. Zu diesem Zweck hat das Reich seine Hoheitsrechte teilweise gewissermaßen zwischen sich und der DRBG. aufgeteilt, so daß ihre Ausübung von nun an gemeinsam in den Händen der Reichsregierung und der DRBG. lag[86]. Im Falle der Uneinigkeit zwischen beiden ging dann das Hoheitsrecht durch Anrufung auf das Reichsbahngericht über, das dann die Entscheidung fällte. Es bedeutete also auch die Existenz der DRBG. eine Schwäche der Stellung des Reiches, denn es stand in vielen Fällen neben dem Reichswillen gleichberechtigt der DRBG.-Wille, und wenn auch tatsächlich beide meist in gleicher Richtung gingen, so mußte sich im Streitfalle das Reich doch der Entscheidung des Reichsbahngerichts beugen.

Abschließend sei hierzu bemerkt, daß das Reich mit der Übernahme der Staatsbahnen gleichzeitig zwar erhebliche Eisenbahnhoheitsrechte, aber noch nicht die volle Reichseisenbahnhoheit erlangt hatte. Diese Hoheitsrechte wurden ihm durch Heranziehung der Bahnen zu Reparationen in der Zeit von 1924 bis 1930 stark und auch in der Folgezeit zwar weniger stark, aber doch recht fühlbar beschnitten. Im Vergleich mit dem Vorkriegsverhältnis Reich—Bahnen bedeutete jedoch der Zustand der drei eben geschilderten Nachkriegsperioden immerhin einen bedeutenden Fortschritt für das Reich.

III. Die Reichsbahn im Dritten Reich.

Bevor auf die innerpolitisch bedingten Erneuerungen im Eisenbahnwesen in der Zeit nach 1933 eingegangen wird, sei nur kurz bemerkt, daß Deutschland bereits im Jahre 1931 seine Reparationszahlungen auf Grund des Hooverplanes eingestellt hat, und daß das Lausanner Abkommen aus dem Jahre 1932 nicht ratifiziert worden ist. Mit dem Fortfall der Reparationszahlungen entfiel auch grundsätzlich das Interesse der Gläubigerstaaten an der Verfassung der DRBG. Trotzdem blieben nach Fortfall dieser Voraussetzung für die weitere Beibehaltung der bisherigen Form der DRBG. die internationalen Bindungen, die dazu zwangen, bestehen und machten — wenigstens zunächst — eine gesetzliche Neuregelung unmöglich. Das hinderte jedoch nicht, daß auch bei der DRBG.

[86] Vgl. Lengemann, S. 44.

im Rahmen der Umgestaltung des Deutschen Reiches erhebliche Veränderungen eintraten.

In der Zeit von 1919 bis 1930 ist Deutschland ein parlamentarisch regierter Staat gewesen, in dem die Parteien eine große Rolle spielten. Einer der Gründe, die zur Schaffung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" im Jahre 1924 geführt hatten, war es ja auch gewesen, daß man die Reichsbahn von dem parlamentarischen Einfluß freimachen wollte. Bei der Gründung der DRBG. war diese Loslösung vom parlamentarischen Einfluß durch die Trennung von Aufsicht und Leitung in Verfolg der internationalen Forderungen nur noch weiter fortgeschritten und hatte die Einflußmöglichkeiten des Reiches stark vermindert. Nach dem Umbruch von 1933 ist jedoch die Notwendigkeit für das Bestehen einer Reichsbahnverwaltung mit der Möglichkeit, auch gegen den Reichswillen einen eigenen Willen evtl. durchsetzen zu können, nicht nur nicht mehr gegeben, sondern sogar ins Gegenteil gewandelt.

Deutschland ist seit 1933 ein totaler Staat, in dem es nur eine Richtung und nur einen Willen geben kann. Eine der großen Neuerungen im politischen Leben war die Abschaffung des parlamentarischen Systems, an dessen Stelle mit der Hervorhebung der Eigenverantwortlichkeit die Einzelpersönlichkeit trat. Danach ist nicht nur der Führer und Reichskanzler dem gesamten deutschen Volke für seine Staatsführung verantwortlich, sondern auch im übrigen Staats- und Verwaltungsapparat ist die eigenverantwortliche Eigenpersönlichkeit an die Stelle von unpersönlichen, aus einer Vielheit von Personen bestehenden Institutionen getreten. Mit dieser neuen Grundeinstellung war es auf die Dauer nicht vereinbar, daß im deutschen Reichsgebiet neben dem deutschen „Reichswillen" noch deutsche Länder bestanden, denen die Eigenstaatlichkeit durch die Reichsverfassung von 1919 verblieben war und die im Rahmen ihres territorialen Gebietes einen eigenen, dem Reichswillen oft entgegengesetzten Staatswillen bildeten und verfassungsrechtlich auch bilden konnten.

Diesem Zustand machte das Gesetz über den Neuaufbau des Reiches vom 30. Januar 1934 (RGBl. I, S. 75) ein Ende, indem es in Art. 2 bestimmte, daß die Hoheitsrechte der Länder auf das Reich übergehen sollten. Die I. Durchführungsverordnung zu diesem Gesetz vom 2. Februar 1934 (RGBl. I, S. 81) ordnete im § 1 an, daß von nun an die Länderbehörden die Hoheitsrechte im Namen und im Auftrage des Reiches ausüben sollten. Hierdurch hatten die Länder aufgehört, Staaten zu sein, sie waren von jetzt ab nur noch Verwaltungsbezirke des Deutschen Reiches.

1. Das Neuaufbaugesetz und das Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung und ihr Einfluß auf die Eisenbahnverhältnisse.

a) Die Aufhebung sämtlicher Ländervorbehalte und der Fortfall des Staatsvertrages.

Das Ende der Eigenstaatlichkeit konnte naturgemäß auch auf die noch bestehenden Beziehungen zwischen den Ländern und den Bahnen nicht ohne Folgen bleiben. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß schon von der Zeit des Inkrafttretens des Neuaufbaugesetzes an die restlichen Eisenbahn-

hoheitsrechte betreffend die Privat- und Kleinbahnen des nicht-allgemeinen Verkehrs sowie die übrigen Ländervorbehalte, die bei der Übernahme der Ländereisenbahnen durch das Reich den Ländern gemacht worden waren, erloschen sind. Diese Letzteren sind jedoch noch Gegenstand eines besonderen Gesetzes geworden, nämlich des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 (RGBl. I, S. 130). Über Kapitel I dieses Gesetzes wird später noch zu sprechen sein[87]. Kapitel II und III betreffen Angelegenheiten der Reichspost und der Reichsfinanzverwaltung, die im Rahmen dieser Arbeit nicht interessieren. Der einzige die Deutsche Reichsbahn betreffende Paragraph sei des besseren Verständnisses halber wörtlich wiedergegeben:

§ 15: „Die Übernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich gilt als abgeschlossen. Die Vorschriften des Staatsvertrages vom 31. März 1920 (RGBl. S. 773) nebst Schlußprotokoll sowie die darauf beruhenden Vereinbarungen zwischen dem Reich und den Ländern treten am 1. April 1934 mit der Maßgabe außer Kraft, daß die bisher den Ländern zustehenden Rechte der Zustimmung zur Aufhebung, zur Verlegung des Sitzes oder zu wesentlichen Änderungen der Bezirkseinteilungen von Reichsbahndirektionen zukünftig von der Reichsregierung wahrgenommen werden. Ebenso gelten die Rechte der Länder Thüringen, Hamburg und Bremen gegen das Reich aus der Abtretung ihrer Staatsbahnen als erloschen.

Die Reichsregierung trifft die zur Abwicklung etwa noch erforderlichen Maßnahmen."

Hiermit ist der Fortfall sämtlicher Ländervorbehalte und Rechte hinsichtlich der Reichsbahn noch einmal besonders zum Ausdruck gekommen. Daneben fielen auch die finanziellen Forderungen, die die Länder aus der Abtretung ihrer Staatsbahnen an das Reich noch hatten, fort. Bemerkenswert ist, daß, wie das Gesetz ausdrücklich feststellt, auch die Rechte der beim Staatsvertrag nicht beteiligten Nichteisenbahnländer Thüringen, Hamburg und Bremen erloschen. Diese Länder hatten selbst nie eigene Bahnen besessen, hatten aber bei ihrem Anschluß an ein Ländereisenbahnnetz eigene Bahnanlagen gebaut, die sie dem Nachbareisenbahnland zur Benutzung zur Verfügung gestellt hatten. Bei der Verreichlichung der Staatsbahnen hatten nun diese Länder verlangt, daß ihre „Staatsbahnen", d. h. Bahnanlagen, ebenfalls gegen Entschädigung vom Reich mit übernommen würden. Mit dieser Forderung waren sie auch durchgedrungen.

Von nun an fiel auch der Einfluß der früheren Eisenbahnländer, den diese bei der Ernennung der Verwaltungsratsmitglieder ausgeübt hatten, fort[88] [89].

b) Die Verwaltungsvereinfachungen.

Das Vereinfachungsgesetz sagt selbst: „Die Übernahme der Staatsbahnen durch das Reich gilt als abgeschlossen." Tatsächlich ist auch im Jahre 1934 der „Schlußstein zur Verreichlichung der deutschen Reichsbahn"[90] gelegt worden. Denn jetzt endlich konnten einige verwaltungstechnisch sehr notwendig

[87] Vgl. unten S. 36.
[88] Vgl. oben S. 22.
[89] Kleimann in „Der Reichsbahnfachmann", Heft 6, vom 19. März 1937.
[90] Kittel in „Deutsche Verwaltung", 11. Jahrg., Nr. 4.

gewordene Maßnahmen durchgeführt werden, die bis dahin auf Grund des Staatsvertrages und der mangelnden Einsicht der partikularistisch eingestellten Länder nicht möglich waren[91]. Dabei sei aber betont, daß Bayern, das von je her das „Sorgenkind" des Reiches gewesen war, sich schon im Sommer 1933 in Verhandlungen mit der DRBG. mit der Aufhebung der Gruppenverwaltung Bayern einverstanden erklärt hatte. Das zeigt, wie sehr die Länder bzw. ihre neuen Regierungen von der Einheitlichkeit der Reichsführung und Notwendigkeit der politischen Gleichschaltung der Länder überzeugt waren. Mit dem Fortfall der Gruppenverwaltung Bayern vereinfachte sich die Verwaltung und die Zusammenarbeit zwischen den bayrischen Eisenbahndirektionen und der Hauptverwaltung sehr. War doch vorher ein direkter Verkehr zwischen diesen Instanzen durch die willkürliche und sonst nicht übliche Zwischenschaltung einer Gruppenverwaltung mit besonderen Befugnissen unmöglich gewesen[92].

Eine weitere verwaltungsmäßig erfreuliche und auch notwendige Änderung konnte ebenfalls erst jetzt nach Fortfall des Staatsvertrages vorgenommen werden: die Aufhebung kleinerer, überflüssiger Reichsbahndirektionen sowie Gebietsabänderungen zwischen den einzelnen Direktionen. Dazu war vorher, wenn es sich um die einzige Direktion eines früheren Eisenbahnlandes bzw. bei Grenzberichtigungen um Direktionsbezirke verschiedener Länder gehandelt hatte, das Einverständnis dieser Länder erforderlich, aber aus den schon genannten Gründen nie zu erlangen gewesen[93].

Nach Erlaß des Vereinfachungsgesetzes wurde dann auch bald die kleine und unrentable Reichsbahndirektion Oldenburg aufgehoben und ihr Gebiet der Reichsbahndirektion Münster unterstellt. Auch konnte nun endlich die dringend erforderliche Grenzregulierung zwischen den Reichsbahndirektionen Halle und Dresden[94] vorgenommen werden, deren Grenze vorher mitten durch den Leipziger Hauptbahnhof lief.

2. Führerprinzip und Reichsbahn.

a) Die Reichsverkehrshoheit.

Während bisher nur die Maßnahmen des neuen Staates berührt sind, die im Zusammenhang mit den Ländern für das Eisenbahnwesen in Deutschland von Bedeutung waren, scheint es angebracht, zu prüfen, ob und in welchem Umfange sich die Änderung in der Staatsauffassung auch in der Geschäftsführung der DRBG. bemerkbar gemacht hat. Zu diesem Zweck ist es erforderlich, zunächst einige Ausführungen über die Einstellung des Staates zum Verkehrswesen im allgemeinen zu machen.

Über die Bedeutung des Verkehrswesens nicht nur in militärischer, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht bestehen wohl keine Unklarheiten. Es erscheint daher auch nicht weiter verwunderlich, daß der neue Staat dem Verkehrswesen seine besondere Aufmerksamkeit widmet. Hatten sich bisher Bahn und Kraftwagen — es seien hier nur die ärgsten Gegner genannt — im Konkurrenzkampf gegenübergestanden und dabei wertvolle Kräfte vergeudet, so

---

[91] Vgl. hierzu oben S. 15.
[92] Vgl. Kleinmann, a. a. O.
[93] Vgl. oben S. 15.
[94] Vgl. Kleinmann, a. a. O.

schaffte die Regierung hierin unter der Parole: „Einheit des Verkehrs im nationalsozialistischen Staate!“[95] eine grundlegende Wandlung. Seinen gesetzlichen Niederschlag und damit auch die Anweisung für seine Durchführung fand dieser Grundsatz im I. Kapitel § 1 des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 24. Februar 1934, in dem es heißt:

§ 1:

„1. Der Reichsverkehrsminister ist für die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik der im Reichsverkehrsministerium, Reichspostministerium und in der Deutschen Reichsbahn zusammengefaßten Verkehrsmittel verantwortlich.

2. Der Reichsverkehrsminister entscheidet in allen Streitfragen über das Ineinandergreifen der verschiedenen Verkehrsarten und die Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrszweige.

3. Grundsätzliche Maßnahmen auf dem Gebiete der Verkehrspolitik bedürfen der Zustimmung des Reichsverkehrsministers.“

Damit ist die Stellung des Reichsverkehrsministers hinreichend gekennzeichnet. Seine Aufgabe ist es, für die planvolle Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger zu sorgen und den einzelnen Verkehrsmitteln einen bestimmten Platz und eine bestimmte Aufgabe im Verkehr zuzuweisen, um auf diese Weise die Konkurrenzkämpfe unter ihnen zu verhüten. Denn das Verkehrswesen ist Diener und Mittler des deutschen Wirtschaftslebens, und „nicht im Gewinnstreben, sondern im Dienste am Volksganzen liegt die Aufgabe der deutschen Verkehrsmittel“[96]. Ist der Reichsverkehrsminister entsprechend dem Führerprinzip dem Führer und Reichskanzler gegenüber für das deutsche Verkehrswesen allein verantwortlich, so steht ihm bei Erfüllung dieser Aufgabe der Reichsverkehrsrat beratend zur Seite. Damit hat auch im Verkehrswesen ein Grundsatz des neuen Staates seine Verwirklichung gefunden, nämlich: die Verantwortung und die Entscheidung trägt ein Mann, ihm zur Seite steht jedoch ein Beirat sachverständiger oder sonst interessierter Persönlichkeiten, deren Ansicht der Verantwortliche vor seiner Entscheidung in besonderen Fällen zu hören hat und in weniger wichtigen Angelegenheiten hören kann[97].

Die Aufgabe des Reichsverkehrsrates, der sich aus führenden Persönlichkeiten der einzelnen großen Gruppen der Verkehrsträger und der Verkehrsbenutzer zusammensetzt, ist es, den Reichsverkehrsminister auf die Nöte, Wünsche und Anregungen der einzelnen Gruppen — sei es nun der Verkehrsträger oder der Verkehrsbenutzer — aufmerksam zu machen, damit er danach seine Entscheidungen treffen kann. Der Reichsverkehrsrat hat also lediglich beratende und keinerlei beschließende Funktionen. Ist somit durch die Schaffung des Reichsverkehrsrates die Voraussetzung dafür gegeben, daß der Reichsverkehrsminister seine Anordnungen auch den wirtschaftlichen Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend trifft, so ist ihm, damit er die Verantwortung für die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik übernehmen kann, hiermit zugleich notwendigerweise ein erweitertes Aufsichtsrecht über die einzelnen Ver-

[95] Geleitworte des Reichspost- und Reichsverkehrsministers zu Nr. 16 der Zeitschrift „Die deutsche Volkswirtschaft“, 2. Jahrg., 20. Nov. 1933.

[96] Der Reichsverkehrsminister in seiner Rede zu der Presse am 24. Nov. 1933 (vgl. „Hamburger Fremdenblatt“ vom 25. Nov. 1933).

[97] Vgl. Deutsche Gemeindeordnung v. 30. 1. 1935 (RGBl. I, S. 49), § 48 ff. und das Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit v. 20. 1. 1934 (RGBl. I, S. 45), §§ 5 ff.

kehrsträger eingeräumt worden. Im Rahmen des gestellten Themas wird daher nun insbesondere zu prüfen sein, ob sich dadurch das Aufsichtsrecht des Reiches der DRBG. gegenüber vergrößert hat.

b) Die Durchführung des Führerprinzips in der DRBG.

Die Geschäftsordnung der DRBG. vom 28. 11. 1933, in Kraft seit dem 1. Januar 1934 (Reichsverkehrsministerialblatt, S. 2), stellte unter I 1 ausdrücklich fest, daß der Betrieb der Eisenbahnen durch die DRBG. nach dem RBGes. in der Fassung vom 13. März 1930 auch in Zukunft vor sich gehen sollte. Über die Notwendigkeit dieser Klausel, d. h. der Fortführung des Betriebes durch die Gesellschaft, ist schon an anderer Stelle gesprochen worden[98]. Im übrigen sei aus dem Inhalt der Geschäftsordnung nur erwähnt, daß die Organe weiterhin Verwaltungsrat und Vorstand waren. Der Vorstand führte die Geschäfte unter Aufsicht des Verwaltungsrates. Die oberste Leitung der Gesellschaft führte die Hauptverwaltung, an deren Spitze der Generaldirektor stand und der ein durchgreifendes Anordnungsrecht hatte. Hieraus ergibt sich, daß wesentliche Änderungen — wenigstens nach der Geschäftsordnung — im inneren Betriebe der DRBG. nicht eingetreten waren. Denn schon immer war der GD. der alleinverantwortliche Leiter der Verwaltung der DRBG. und hat auch in dem Verhältnis zu den übrigen Vorstandsmitgliedern, den Direktoren, stets die ausschlaggebende Rolle gespielt. So machte denn die Einführung des Führerprinzips in der DRBG. keine Schwierigkeiten und bedeutet hinsichtlich der Verwaltung nicht einmal eine Neuerung für sie. Mit Recht sagt daher Vogel[99]: „So ist im Eisenbahnrecht — wenigstens im Verhältnis des Generaldirektors zu den übrigen Vorstandsmitgliedern — das längst erreicht, was in der Staatsführung im Verhältnis des Reichskanzlers zu den Reichsministern erst im Jahre 1933 durchgeführt worden ist."

Dem Führerprinzip würde es nun allerdings entsprochen haben, wenn der GD. für seine Maßnahmen und Handlungen wiederum einer vorgesetzten Einzelperson, dem Reichsverkehrsminister als dem Führer des deutschen Verkehrswesens, verantwortlich gewesen wäre. Hier zeigt sich als Folge der noch bestehenden internationalen Bindungen die Unmöglichkeit, das Führerprinzip bei der DRBG. in letzter Konsequenz durchzuführen. Aber wenn als oberste Instanz im inneren Aufbau der DRBG. auch der Verwaltungsrat, eine unpersönliche Körperschaft, stand, so haben sich hieraus doch nie ernste Schwierigkeiten ergeben. Denn einmal wurde der Verwaltungsrat im allgemeinen bei seinen Entscheidungen von sachlichen und volkswirtschaftlichen Motiven geleitet, zum anderen bestand er aus vom Reich ernannten Mitgliedern, die ebenso wie der Vorstand und insbesondere der GD. sich stets der Aufgaben der DRBG. als einer öffentlichen Verwaltung im Rahmen des Volksganzen bewußt waren. Kommt doch auch schon in § 2 RBGes. zum Ausdruck und ist gleichsam der Leitsatz für die DRBG., daß „die Gesellschaft ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu führen hat". Die Befolgung dieses Grundsatzes zeigte sich z. B. auch in der Tarifpolitik der DRBG., die nie auf Gewinnerzielung abgestellt war, wobei natürlich die Verpflichtung zur Aufbringung der Reparationsgelder nicht als Gewinnerzielung aufgefaßt werden

[98] Vgl. oben S. 32.
[99] Siehe Vogel, a. a. O.

darf. Nicht zu Unrecht sagt daher Weschenfelder[100]: „Der Satz ‚Gemeinnutz geht vor Eigennutz' hat nicht erst jetzt, sondern schon immer als Motto über dem deutschen Eisenbahnwesen, insbesondere über dem Tarifsystem gestanden."

Bei dieser Grundeinstellung der DRBG. und ihrer Organe einschließlich des Verwaltungsrates lag es klar, daß der Verwaltungsrat im Bewußtsein der Aufgaben der DRBG. bei der Änderung der politischen Konstellation und der Einführung des Führerprinzips im deutschen öffentlichen Leben nicht nur auf seine formellen Rechte pochen, sondern sich der Lage und den Erfordernissen der Zeit anpassen würde[101]. Die praktische Folge davon war, daß der Verwaltungsrat unter formeller Wahrung seiner Befugnisse mehr und mehr zu einem Beirat des GD. wurde, während sich dessen Stellung als die des Führers der DRBG. immer mehr festigte. Durch das gewissermaßen Absinken des Verwaltungsrates zu einem Beirat des GD. wurde gleichzeitig die direkte Verbindung zwischen GD. und Reichsverkehrsminister und ebenfalls die Verantwortlichkeit des GD. diesem gegenüber hergestellt.

Wenn Weschenfelder ausführt[102], daß die autoritäre Stellung des GD. ganz besonders in der Geschäftsordnung vom 28. November 1933 zum Ausdruck komme, so vermag ihm darin m. E. nicht gefolgt zu werden, denn im Vergleich zu der alten Geschäftsordnung vom 14. Juni 1930[103] fanden sich in dieser Geschäftsordnung keine so wesentlichen Änderungen, daß daraus eine Stärkung der Stellung des GD. deutlich hervorginge. Das Ergebnis, zu dem Weschenfelder gelangt, ist allerdings richtig, jedoch ergab sich die Stärkung der Stellung des GD. aus der Änderung der Verhältnisse in Deutschland, der aber eine gesetzliche Fundierung vorläufig der internationalen Bindungen wegen versagt bleiben mußte.

Mit dem Weiterbestehen der DRBG. nach dem RBGes. war auch das Weiterbestehen des Reichsbahngerichts verbunden. Wie bereits ausgeführt, hat das Reichsbahngericht wegen des guten Verhältnisses zwischen dem Reich und der DRBG. in den Zeiten vor 1933 nur sehr wenig tätig werden brauchen. Auch in der Zeit nach der Machtübernahme war die Möglichkeit von Meinungsverschiedenheiten zwischen beiden nicht ausgeschlossen, es war jedoch undenkbar, daß im totalen Staat bei einer Meinungsverschiedenheit zumindest auf politischem Gebiet die Entscheidung durch eine unparteiische Instanz in der Art des Reichsbahngerichts gefällt wurde. Es war vielmehr selbstverständlich, daß die DRBG. sich in jedem Falle dem Wunsche oder der Forderung der Reichsregierung unterwarf, so daß es gar nicht erst zu Meinungsverschiedenheiten in diesem Sinne kommen konnte[104]. So ist denn auch das Reichsbahngericht in den letzten Jahren nicht mehr in Tätigkeit getreten[105].

Abschließend sei daher gesagt, daß sich die DRBG. den Forderungen des neuen Staates, soweit es überhaupt erforderlich war, durchaus angepaßt hat und somit, ohne daß sie durch Gesetz besonders dazu hätte angehalten werden müssen, im Rahmen des Möglichen das Ihre zur Verwirklichung der neuen Hauptstaatsgedanken beigetragen hat. Wie die Einstellung der DRBG. gewesen

---

[100] S. 25, a. a. O.
[101] Kluge in Deutsche Justiz v. 21. 5. 1937, S. 773.
[102] Weschenfelder, a. a. O., S. 26.
[103] Abgedruckt bei Sarter-Kittel, S. 171.
[104] Vgl. nachstehende Äußerungen von Kleinmann.
[105] Dorpmüller in „Die Reichsbahn" 1935, S. 427.

ist, geht noch aus den bemerkenswerten Ausführungen des damaligen stellvertretenden Generaldirektors der DRBG. und jetzigen Staatssekretärs Kleinmann hervor, der anläßlich einer eisenbahnwissenschaftlichen Vortragsreihe in Breslau ausgeführt hat, daß der oberste Staatswille sich praktisch — über alle rechtlichen Schranken hinweg — in der DRBG. mit stärkster Intensität durchsetze. Die Reichsbahn sei praktisch „ein Stück Staatsverwaltung“[106]. An anderer Stelle führt er weiter aus: „Praktisch ist die Reichsbahn seit dem 30. Januar 1933 in den Verwaltungsorganismus des Reiches eingegliedert. Meinungsverschiedenheiten werden im Sinne des Reichswillens (Führerwillen) entschieden, eine Anrufung des Reichsbahngerichts ist undenkbar[107].“ Dieser Einstellung trug die DRBG. noch dadurch Rechnung, daß sie im Jahre 1936 von sich aus den Zusatz „Gesellschaft“ fallen ließ und sich nur noch als „Deutsche Reichsbahn“ bezeichnete, um sich auch äußerlich als reines Reichsunternehmen zu kennzeichnen[108]. Damit wurde auch der viel verbreiteten falschen Ansicht, daß die DRBG. eine vom Reich völlig unabhängige, auf Gewinnerzielung bedachte Privatgesellschaft sei, ein Ende bereitet[109].

c) Das Reich als tatsächlicher Inhaber der Reichseisenbahnhoheit.

Wenn noch für die Zeit v o r 1933 festgestellt werden mußte, daß das Reich die volle Reichseisenbahnhoheit nicht besaß, so kann doch für die Zeit nach 1933 mit Recht gesagt werden, daß die Reichseisenbahnhoheit nun endlich vollends beim Reiche lag: sämtliche Ländervorbehalte waren fortgefallen, die auf Gläubigerverlangen vorgenommene Trennung von Reich und Bahn bestand nur noch formell. Der ausländische Einfluß auf die deutschen Bahnangelegenheiten war fortgefallen, allerdings bestand noch die Bestimmung über die Sondertarife, deren Fortfall jedoch nur noch eine Frage der Zeit war. Im Rahmen dieser Entwicklung dürfte es wohl keinem Zweifel unterliegen, daß dem Reichsverkehrsminister, dem auf Grund des Gesetzes vom 27. 2. 1934 die Verantwortung für die Einheitlichkeit des Verkehrs übertragen war, im Rahmen der vollen Eisenbahnhoheit des Reiches auch über die im RBGes. vorgesehenen Fälle hinaus ein Aufsichtsrecht über die DRBG. zustand, denn wenn schon das Reich nach Ansicht der DRBG. selbst deren unumschränkter Gebieter war, so liegt hierin begriffsnotwendig die allumfassende Aufsichtsbefugnis.

3. Das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn.

a) Die gesetzliche Fundierung der tatsächlichen Verhältnisse und die Übernahme der Reichsbahn als Reichsbehörde.

Das Erstarken des Deutschen Reiches in den folgenden Jahren und besonders die Wiederherstellung der Wehrhoheit machten es möglich, daß der Führer und Reichskanzler am 30. Januar 1937 die einer neuen gesetzlichen Regelung der Reichsbahnverhältnisse entgegenstehenden internationalen Bin-

[106] Vgl. „Hamburger Fremdenblatt“ v. 23. 2. 1935.
[107] Kluge, a. a. O., S. 773.
[108] Kleinmann in „Der Reichsbahnfachmann“ v. 15. 3. 1937, Heft 6.
[109] Kluge, a. a. O., S. 773.

dungen für erledigt erklären konnte. Im Anschluß daran erging dann auch schon am 10. Februar ein für die Reichsbahn höchst bedeutsames Gesetz und zwar das Gesetz über die Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn (RGBl. II, S. 47).

Hierin fanden die tatsächlich schon bestehenden Verhältnisse der Deutschen Reichsbahn ihre gesetzliche Sanktion, und darüber hinaus ist die Deutsche Reichsbahn eine Reichsbehörde geworden.

Von besonderer Bedeutung ist die Zusammenlegung des Amtes des Generaldirektors mit dem des Reichsverkehrsministers. Damit „knüpft das Gesetz im Aufbau der neuen Verfassung an die Absichten bei der Schaffung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" im Jahre 1924 an[110]. Die bei der Gründung der DRBG. erfolgte Trennung zwischen Aufsicht und Leitung, die auf das Betreiben der Reparationsgläubiger hin geschehen ist, wurde wieder beseitigt, und der GD. untersteht in seiner Eigenschaft als Reichsverkehrsminister direkt dem Führer und Reichskanzler. Die Zusammenlegung dieser beiden Ämter zeigt aber auch deutlich, welche Bedeutung man im heutigen Staat trotz der mehr und mehr einsetzenden Motorisierung Deutschlands der Reichsbahn zumißt. Unterstrichen wird diese Bedeutung noch durch die Stellung der Deutschen Reichsbahn bzw. früher der DRBG zu dem Unternehmen „Reichsautobahnen", die wohl mit Recht eine Tochtergesellschaft der Deutschen Reichsbahn genannt wird.

Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß die Deutsche Reichsbahn nach den Plänen des Reiches der Hauptträger des Verkehrs und damit auch einer der maßgebendsten Faktoren in der neuen Verkehrsgestaltung ist.

Wie zu erwarten war, ist nunmehr auch der Verwaltungsrat in seiner alten Form fortgefallen und hat einem „Beirat der Deutschen Reichsbahn" Platz gemacht. Wenn schon ein unpersönlicher Verwaltungsrat als oberstes Verwaltungsorgan der Deutschen Reichsbahn und damit als vorgesetzte Stelle des GD. unmöglich war, so war nach der Neuregelung ein Verwaltungsrat mit denselben Befugnissen schon deshalb unmöglich, weil dann der Generaldirektor/Reichsverkehrsminister wenigstens für einen Teil seiner Aufgaben, nämlich in seiner Eigenschaft als GD. der Deutschen Reichsbahn, von einer unpersönlichen Körperschaft abhängig gewesen wäre[111]. Über die Aufgaben des Beirats brauchen im übrigen keine näheren Ausführungen gemacht zu werden, sie sind grundsätzlich die gleichen wie die des Reichsverkehrsrates, allerdings beschränkt auf das Gebiet des Eisenbahnwesens.

Abgesehen von der Rückübernahme der Deutschen Reichsbahn als Reichsbehörde in die deutsche Reichsverwaltung zeigt sich auch in der finanziellen Regelung deutlich die Anlehnung an die seinerzeitige Regelung nach der Verordnung über die Schaffung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" im Jahre 1924. Hatte man doch schon damals erkannt, daß die Behandlung der Reichsbahnfinanzen im Rahmen des allgemeinen Staatshaushaltes noch dazu unter der unsachgemäßen Beeinflussung durch das Parlament — eine Erschwerung, die im autoritären Staat allerdings nicht mehr eintreten kann — auf die Dauer für die planmäßige und zweckentsprechende Reichsbahnfinanzpolitik nicht von Nutzen war, und hatte daher das Reichsbahnvermögen zu einem vom übrigen Reichsvermögen getrennten Sondervermögen gemacht. In der

[110] Vgl. Kleinmann, a. a. O.
[111] Vgl. „Die Reichsbahn" v. 17. 2. 1937, S. 142.

Folgezeit, also während Bestehens der DRBG., hatte sich diese Regelung vorzüglich bewährt, insbesondere hatte sich die Verwaltung nun entsprechend ihrer Stellung als Verkehrsträger und Wirtschaftsfaktor eine nach kaufmännischen Grundsätzen eingerichtete Finanzgebarung zu eigen machen können, die bei den Aufgaben der Reichsbahn dem starren Etatsystem gegenüber große Vorzüge hatte. Dieser günstigen Ergebnisse halber wurde daher bei der erfolgten Neuregelung das Vermögen der Deutschen Reichsbahngesellschaft und das Reichseisenbahnvermögen zusammen als Sondervermögen des Reiches der Deutschen Reichsbahn zur selbständigen Verwaltung übergeben, so daß also auch in Zukunft keine Bindung an den allgemeinen Reichshaushalt besteht. Es ist jedoch selbstverständlich, daß sich die Deutsche Reichsbahn bei besonders großen finanziellen Vorhaben vorher das Einverständnis des Reichsfinanzministers einholt und sich auch bei der Aufstellung des Voranschlages mit diesem ins Benehmen setzen wird[112].

Daraus, daß im Gesetz ausdrücklich bestimmt ist, daß die Vertreter der Vorzugsaktionäre dem neuen Beirat der Deutschen Reichsbahn angehören sollen, geht unzweideutig hervor, daß hinsichtlich der Vorzugsaktionäre, wenigstens vorläufig, keine Änderung eintreten soll[113]. Lediglich die Person des Schuldners ist eine andere geworden: an die Stelle der DRBG. ist das Deutsche Reich und zwar mit dem von der Deutschen Reichsbahn verwalteten Sondervermögen getreten.

b) Die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn und ihre Stellung in der Reichsverwaltung.

Hinsichtlich der Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn kann wohl festgestellt werden, daß auch sie eine juristische Person ist. Das läßt sich einmal aus der bewußten Anknüpfung an die Verhältnisse des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" schließen, sodann aber auch daraus, daß die Deutsche Reichsbahn das Sondervermögen nach den Vorschriften des RBGes. vom 13. März 1933 verwalten soll[114]. Zwar gilt dies nur für eine gewisse Übergangszeit, da über kurz oder lang ein neues Reichsbahngesetz erlassen werden wird[115]. Es könnte aber vielleicht eingewandt werden, man könne aus dieser nur vorläufigen Regelung keine endgültigen Schlüsse ziehen, es sei vielmehr anzunehmen, daß die Regelung bei der Deutschen Reichsbahn ähnlich der der Deutschen Reichspost erfolgen werde, zumal die Behördenspitze in beiden Fällen ein Reichsminister sei. M. E. wäre jedoch ein solcher Schluß nicht zwingend. Es ist auch gar nicht einzusehen, welcher zwingende Grund für die Änderung in der rechtlichen Stellung der Deutschen Reichsbahn als juristische Person, die sich so gut bewährt hat, sprechen sollte, denn diese hat sich bei der Reichsbahn, einem noch ausgesprochener wirtschaftlich eingestellten Unternehmen, als es die Reichspost ist, als geradezu notwendig erwiesen. Man kann daher die Deutsche Reichsbahn, die im Reichsverkehrsministerium ein in sich geschlossenes Ganzes ist, als rechtsfähige Reichssonderverwaltung bezeichnen.

Hierzu stehen die neugeschaffenen tatsächlichen Verhältnisse bei der

---

[112] Kleinmann, a. a. O.
[113] Kleinmann, a. a. O.
[114] Kluge, a. a. O., S. 773.
[115] Kleinmann, a. a. O.

Deutschen Reichsbahn keineswegs in Widerspruch, wie auch aus der neuen GeschO. der Deutschen Reichsbahn vom 12. Februar 1937 ersichtlich ist. Es geht aus ihr hervor, daß im organisatorischen Aufbau der Deutschen Reichsbahn keine wesentlichen Veränderungen eingetreten sind, wie Staatssekretär Kleinmann[116] feststellt. Der Führer und Reichskanzler hat im Rahmen der Umorganisation lediglich die Vorstandsmitglieder der DRBG. unter Belassung in ihrer Dienststellung als stellvertretender Generaldirektor bzw. als Abteilungsleiter in der Hauptverwaltung zum Staatssekretär bzw. zu Ministerialdirektoren im Reichsverkehrsministerium ernannt[117]. Im inneren Dienst tritt von nun an an Stelle der früheren Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn Hauptverwaltung" die Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn, Eisenbahnabteilung des Reichsverkehrsministeriums". In den Eisenbahnabteilungen selbst wird unter Trennung der Geschäfte in Ministerialgeschäfte und in Geschäfte der Betriebsverwaltung der Reichsbahn die Firmierung entweder lauten: „Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister" oder „Der Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn"[118].

Durch die Überleitung der Reichsbahnhauptverwaltung in das Reichsverkehrsministerium ist eine Erweiterung des Aufgabenkreises der neuen Eisenbahnabteilungen dadurch erfolgt, daß diesen die Aufsicht über die Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs, die dem Reich schon seit 1919 gemäß Art. 89 RV. zustand, und auch über die Privat- und Kleinbahnen des nicht-allgemeinen Verkehrs, die bis zum Erlaß des Neuaufbaugesetzes den Ländern zugestanden hatte, übertragen wurde. Daraus erwächst für die Reichsbahn eine besondere Verantwortung für den gerechten Ausgleich im Wettstreit zwischen allen Schienenbahnen des öffentlichen Verkehrs[119].

Aus dem Gesagten geht deutlich hervor, daß auf Grund der Änderungen im Eisenbahnwesen zwar eine gewisse Umorganisation der Hauptverwaltung erfolgen mußte, daß aber sonst die Eisenbahnverwaltung insgesamt ein geschlossenes Ganzes geblieben ist, insbesondere, da in der weiteren Organisation, den Reichsbahndirektionen usw., überhaupt keine Veränderungen eingetreten sind.

4. Die Eingliederung der österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn.

Einen wertvollen Zuwachs hat diese „junge deutsche Reichsbahn" erst in allerletzter Zeit anläßlich der Übernahme Österreichs in das Deutsche Reich durch den Anschluß der österreichischen Bundesbahnen erfahren. Auf Grund des Art. III des Gesetzes über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich vom 13. März 1938 (RGBl. I, S. 237) wurde nämlich der Übergang der österreichischen Bundesbahnen auf das Reich durch VO. vom 17. März 1938 (RGBl. I, S. 252) angeordnet. Danach ging unter Auflösung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen" die Betriebsführung der bisher von diesem betriebenen Bahnen auf die Deutsche Reichsbahn über. Die Deutsche Reichsbahn trat in alle laufenden Rechtsverhältnisse der bisherigen

[116] a. a. O.
[117] „Der Reichsbahnfachmann" v. 1. 3. 1937, S. 114.
[118] Kleinmann, a. a. O.
[119] Kleinmann, a. a. O.

Betriebsführung ein (§ 2 VO.). Gleichzeitig ging das Bundesbahnvermögen, das Eigentum des österreichischen Staates war, und das Vermögen des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen" auf das Reich als Sondervermögen über. Es fiel mit dem Reichsbahnsondervermögen zusammen und wird nun gemäß Art. II 2 des Gesetzes zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl. II, S. 47) als Sondervermögen verwaltet. Diese Übernahme der österreichischen Bundesbahnen wurde gleichzeitig durch das österreichische Landesgesetz über die Neuordnung der österreichischen Bundesbahnen vom 18. März 1938 (Bundesgesetzblatt I, Nr. 255/34) bestimmt. Dies österreichische Gesetz war erforderlich, weil in Österreich ähnlich wie in Deutschland bis zum 10. Februar 1937 neben dem dem österreichischen Bundesstaat gehörigen Bundesbahnvermögen, was Bahnen und Bahnanlagen umfaßte, noch ein besonderes Betriebsvermögen des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen" vorhanden war. Dies hätte als solches nicht ohne ein besonderes österreichisches Landesgesetz nur durch Reichsgesetz auf das Reich übergehen können[120].

Auf Grund der I. DurchfVO. vom 18. März 1938 (RGBl. I, S. 259) zur VO. vom 17. März 1938 machte sich der Reichsverkehrsminister zum obersten Leiter und Vorgesetzten des gesamten Personals der bisherigen österreichischen Bundesbahnen. Gleichzeitig erhielt die bisherige Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen die Bezeichnung „Reichsverkehrsministerium, Abwickelungsstelle Österreich" und die bisherigen Bundesbahndirektionen die Bezeichnungen „Reichsbahndirektionen".

Im übrigen geht der Betrieb der früheren Bundesbahnen noch vorläufig nach den bisherigen Vorschriften weiter, bis die Angleichung soweit vorbereitet ist, daß die reichsdeutschen Bestimmungen eingeführt werden können. Mit der Durchführung dieser Angleichung ist ein Reichsbahndirektionspräsident als Kommissar des Reichsverkehrsministers betraut. Ist die Angleichung restlos durchgeführt, dann wird die Abwickelungsstelle Österreich des Reichsverkehrsministeriums aufgelöst werden, wie dies auch seinerzeit nach der durchgeführten Übernahme der Ländereisenbahnen durch das Reich mit den dort errichteten Abwickelungsstellen — mit Ausnahme von Bayern — geschah. Vorläufig bleibt diese Zwischeninstanz, denn eine solche ist sie praktisch, zwischen den österreichischen Reichsbahndirektionen und dem Reichsverkehrsministerum bestehen. Die praktische Übernahme des Eisenbahnhoheitsrechts im Lande Österreich kann naturgemäß erst nach und nach erfolgen. Vorläufig übt z. B. noch der österreichische Minister für Handel und Verkehr die Hoheitsrechte über die österreichischen Privatbahnen aus[121]. Dies sind aber alles nur Übergangserscheinungen. In absehbarer Zeit werden die früheren österreichischen Bundesbahnen nicht nur rechtlich, sondern auch verwaltungsmäßig mit der Reichsbahn zu einer festen Einheit verschmolzen sein.

---

[120] Vgl. Kittel in „Die Reichsbahn" v. 23. März 1938.
[121] Vgl. Kittel, a. a. O.

Schluß.

BISMARCKS ZIEL HEUTE ERREICHT.

Wenn schon für die erste Zeit nach der Machtübernahme festgestellt werden konnte, daß das Reich nunmehr die Reichseisenbahnhoheit im vollen Maße besaß, so gilt dies erst recht für den durch das Gesetz vom 10. Februar 1937 geschaffenen Zustand. Denn erfreulicherweise ist die Reichseisenbahnhoheit durch Erklärungen des Führers und Reichskanzlers am 30. Januar 1937 und durch das oben genannte Gesetz deutlich betont[122]. Was die Ausübung der Hoheitsrechte und das Verhältnis des Reiches zu seinen Bahnen angeht, so kann wohl, wie aus dem Gesagten ersichtlich ist, eine innigere und wirkungsvollere Verbindung zwischen Reich und Reichsbahn nicht gedacht werden.

Damit ist das erreicht, was schon Bismarck vorgeschwebt hat, was er aber nicht hatte erreichen können und was auch in der Zeit der Weimarer Republik nicht Wirklichkeit werden konnte: Das Deutsche Reich besitzt eine Reichsbahn, die sein ausschließliches Eigentum ist und die frei von jeglichen Ländervorbehalten und internationalen Bindungen nur im Dienste und unter ausschließlicher Hoheit des Reiches steht.

Für den Abschluß der Epoche des Kampfes des Reiches um die Bahnen aber kann man sich wohl kaum einen besseren Ausgang vorstellen als gerade die Übernahme der österreichischen Bundesbahnen durch die Deutsche Reichsbahn.

---

[122] Kluge, a. a. O.

LITERATURVERZEICHNIS:

a) Bücher

Anschütz: Die Verfassung des Deutschen Reiches, Berlin 1930.
Begründung zum Entwurf der VO. über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn", im Archiv für Eisenbahnwesen 1924, S. 215 ff.
Begründung zum Reichsbahngesetz und Gesellschaftssatzung von 1924 und 1930, in Verhandl. des RT., 2. Wahlperiode 1924, Bd. 383, und 4. Wahlperiode 1928, Bd. 439.
Best: Die Rechtsnatur der DRBG., Köln 1926.
Braun: Die rechtliche Stellung der DRBG., München 1926.
Fleiner: Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts, Tübingen 1928.
Fritsch: Das deutsche Reichsbahnrecht, Grundriß des reichs- und preußischen Rechts, Berlin 1928.
Hatschek-Kurtzig: Deutsches und preußisches Staatsrecht, Berlin 1930.
Jellinek: Verwaltungsrecht, Berlin 1931.
Kittel: Einige Rechtsfragen der deutschen Reichsbahnen.
Lehmann: Die Rechtsnatur der DRBG., ihrer Beamten und Behörden, Breslau 1929.
Lengemann: Reichsbahn und Reich, Berlin 1935.
von der Leyen: Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914.
Materialien zur Beurteilung der deutschen Eisenbahnfrage, Berlin 1876.
Mayer, Otto: Deutsches Verwaltungsrecht, München und Leipzig 1924.
Poetzsch-Heffter: Handkommentar der Reichsverfassung, Berlin 1928.
Reschke: Die rechtliche Stellung der DRBG., Berlin 1927.
Reimann: Die rechtliche Natur der DRBG., Halle 1926.
Reichsverband der deutschen Industrie, Die deutsche Eisenbahnfrage, Berlin 1922.
Sarter-Kittel: Die DRBG., Berlin 1931.
Sarter, Bruno: Die Aufsicht des Reichs über die DRBG., Freiburg 1931 (teilweise abgedruckt im Archiv für Eisenbahnwesen 1931, S. 1131 und 1445).
Schoen: Deutsches Verwaltungsrecht, Enzyklopädie der Rechtswissenschaften, München 1914.
Triepel: Die Reichsaufsicht, Berlin 1927.
Vogel: Die staats- und beamtenrechtliche Stellung des Generaldirektors der DRBG., Düsseldorf 1936.
Weschenfelder: Die deutsche Reichsbahn im Dritten Reich, eine Darstellung der bisherigen Maßnahmen des neuen Staates in ihrer Einwirkung auf die Deutsche Reichsbahn, gesehen vom verwaltungsrechtlichen Standpunkt aus, Coburg 1935.
Zeiske: Die Rechtsnatur der DRBG., Jena 1929.

b) Zeitschriften und Sammlungen

Deutsche Justiz.
Deutsche Verwaltung.
Die Deutsche Volkswirtschaft.
Drucksachen der Nationalversammlung und des Reichstages.
Egers eisenbahnrechtliche und verkehrsrechtliche Entscheidungen.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Preußisches Justizmaterialblatt.
Die Reichsbahn, amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn.
Der Reichsbahnfachmann.
Reichsministerialblatt.
Sitzungsberichte der deutschen Nationalversammlung 1919/1920.
Sitzungsberichte des Deutschen Reichstags.
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Zentralblatt für das Deutsche Reich.

Verzeichnis der Abkürzungen:

a. a. O.	= am angegebenen Ort.
Art.	= Artikel.
DRBG.	= Deutsche Reichsbahngesellschaft.
GeschO.	= Geschäftsordnung.
GStzg.	= Gesellschaftssatzung.
GD.	= Generaldirektor.
JW.	= Juristische Wochenschrift.
RBGes.	= Reichsbahngesetz.
RGBl.	= Reichsgesetzblatt.
RGSt.	= Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.
RGZ.	= Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
RV.	= Reichsverfassung.
St.vertr.	= Staatsvertrag.
VO.	= Verordnung.

LEBENSLAUF.

Am 30. September 1911 wurde ich als Sohn des damaligen Leutnants und späteren Majors im Dragonerregiment 5 Edgar Kehl und seiner Frau Jutta, geb. Stöllting in Hofgeismar bei Kassel geboren. Meine Reifeprüfung bestand ich am humanistischen Hindenburg-Gymnasium in Gelsenkirchen-Buer. In den Jahren 1932—1936 studierte ich an den Universitäten Hamburg und Königsberg die Rechtswissenschaften und bestand am 15. Juni 1936 vor der Prüfungskommission beim Hanseatischen Oberlandesgericht meine erste juristische Staatsprüfung. Seit dem 1. August 1936 befinde ich mich im Vorbereitungsdienst dieses Oberlandesgerichts.

Ralf Kehl.